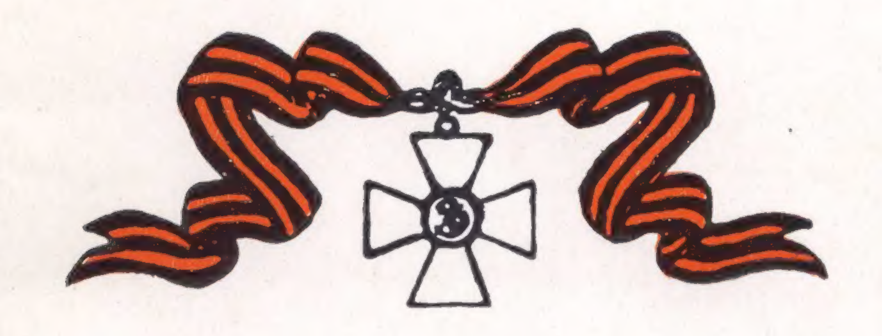


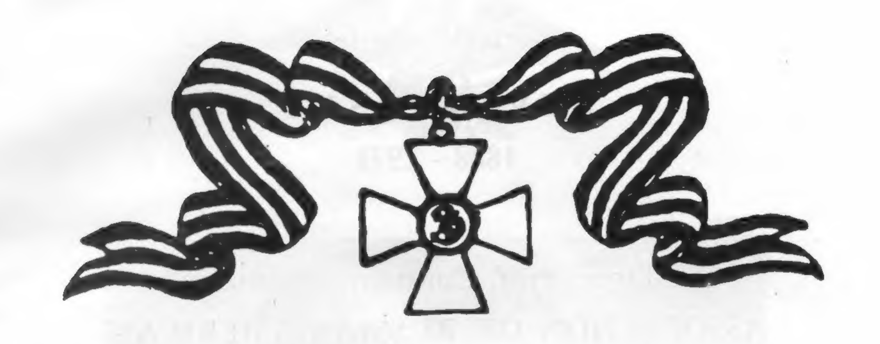
Борис Васильевич

СЕРГИЕВСКИЙ

1888 — 1971

Нью Иорк 1975

Т. Ив. Ольшанская



Борис Васильевич

СЕРГИЕВСКИЙ

1888 — 1971

Нью Иорк 1975

Boris Vasilievich

SERGIEVSKY

1888 - 1971

Editors: Prof. Constant. Belousow

ASSOCIATION OF RUSSIAN-AMERICAN SCHOLARS IN U.S.A., INC.

85-20 114th Street, Richmond Hill, New York 11418

and Colonel Serge Riasniansky

THE ASSOCIATION OF KNIGHT OF ST. GEORGE

2200 Grand Ave., Bronx, N. Y. 10453

New York 1975

ISBN: 84-399-3693-1

Depósito legal: M. 13.705-1975

Printed in Spain

Impreso en los Talleres Gráficos de Ediciones Castilla, S. A.

Maestro Alonso, 23 - Madrid





Б. В. Сергиевский

От редакции

Имя Бориса Васильевича Сергиевского широко известно не только в Нью Иорке, в Соединенных Штатах Америки, но и Европе, всем кто занимался русской общественной деятельностью. Его смерть была для многих русских общественных и благотворительных организаций невознаградимой потерей, равно как и для многих отдельных русских, которым без отказа помогал Борис Васильевич как материально, так и своими компетентными советами.

Человек необыкновенной доброты и доброжелательности, он не ограничивал круг своей деятельности только материальной помощью. Он возглавлял или принимал самое деятельное участие во многих русских обществах, в русских культурных предприятиях, возглавлял несколько военных обществ, много помогал церкви и церковным кругам.

Борис Васильевич родился в Царском Селе, окончил Одесское реальное училище и строительное отделение Киевского Политехнического Института. По окончании его отбывал воинскую повинность в 129 Бессарабском пехотном полку и в 1912 году был произведен в офицеры запаса. При общей мобилизации 1914 г. был призван в ряды 125 Курского пехотного полка, с которым вышел на войну и в рядах которого провел почти всю войну. Только в марте 1916 года был откомандирован в 25-ый Авиационный отряд, откуда в октябре 1916 г. назначен в Севастопольскую Авиационную Школу, которую успешно окончил в мае 1917 года со званием военного летчика.

Ниже мы приводим воспоминания Б. В. Сергиевского о войне, революции и последующей жизни. За рубежом было издано значительное количество трудов и воспоминаний высшего командного состава русской Армии, записок или воспоминаний низшего командного состава, проведшего почти всю кампанию Первой Великой Войны, сравнительно не много.

Воспоминания, оставленные Борисом Васильевичем, представляют значительный интерес, потому что написаны наблюдательным и храбрым офицером, все время находящимся на фронте и описывающего как им воспринимались боевые действия нашей армии.

Храбрость, находчивость и инициатива младшего командного офицера представляет особый интерес в воспоминаниях Бориса Васильевича. Это тем более интересно, что сам автор описывает это, как обычное поведение офицеров его полка, а не как свои исключительные качества. Наоборот, все лишения и трудности боевой жизни принимаются без ропота, как простое исполнение долга офицера.

Будучи прапорщиком запаса — Б. В. Сергиевский удостаивается наивысшей боевой награды — награждение офицерским орденом св. Георгия, отличие, которое дается только храбрейшему из храбрых за совершение им подвига, предусмотренного Статутом Ордена и то по постановлению Георгиевской Думы, состоявшей из кавалеров Ордена, ранее им награжденных. Из нескольких сот тысяч офицеров это отличие получали лишь единицы обер-офицеров, а прапорщиков было всего несколько человек на всю армию. В числе одних из первых был — прапорщик Б. В. Сергиевский.

Поэтому «Воспоминания» этого скромного русского героя и патриота заслуживают особенного внимания, и мы рады возможности напечатать их полностью, как они были написаны автором. Они были написаны для американцев, с подробным объяснением некоторых деталей, хорошо известных русским читателям. Некоторые названия, чины и пояснения, встречающиеся в тексте, были переведены на русскую терминологию описываемого времени.

После его смерти, желая почтить его память, многие русские организации и отдельные лица прислали свои воспоминания о Борисе Васильевиче. Большинство из них представляют исторический интерес, но мы просто лишены возможности публиковать все присланные материалы и ограничиваемся только несколькими сообщениями, касающимися описаний молодых лет жизни Бориса Васильевича, о которых нет упоминаний в его записках. Кроме того мы даем список всех организаций и обществ, которым помогал или руководил покойный Борис Васильевич Сергиевский.

Б. В. Сергиевский

ВОСПОМИНАНИЯ

Юность

Семья моего отца, Василия Сергиевского, родом из Саратова на Волге. Все предки моего отца были военными, один из моих прадедов отличился в знаменитой битве под Бородином. Одна из ветвей нашего рода — донские казаки. Отец мой был первым штатским из многих поколений нашей семьи. Он был гражданским инженером.

Все мои предки со стороны матери были тоже военными. Этим, вероятно, объясняется и моя склонность к военной службе, и мое глубокое понимание всех военных операций. Я помню, как почти-что ребенком я жадно слушал рассказы моей матери о подвигах моего дедушки, храброго участника Русско-Турецкой войны, закончившейся завоеванием Кавказа. С каким увлечением я перечитывал пожелтевшие от времени документы — так называемые «послужные списки», с их краткими и сухими отчетами о взятии приступом многих турецких деревень под командой моего дедушки, полковника Томашевского (девичья фамилия моей матери).

Сын полковника Томашевского, Павел Савич, был исключительно талантливым, блестящим офицером-кавалергардом в С. Петербурге. Будучи еще очень молодым полковником Императорской гвардии, он сыграл шутку с императором Николаем I, одним из самых строгих императоров в русской истории, вообще не любившим шуток.

Солдат до мозга костей, крайне строгий и требовательный в соблюдении правил дисциплины и обмундирования, Император Николай I запретил русским офицерам носить галоши. Между тем, петербургский климат, как известно, очень сырой и холодный, и мой дедушка, всегда любивший быть хорошо одетым стремился сохранить свою обувь чистой. Не нарушая установленных правил, он заказал себе особого

рода резиновые галоши с прорезами для шпор, сделанные так искусно, что они были совершенно незаметны на его форменной обуви.

Согласно установленным правилам, при встрече с Императором всякий офицер должен был стать во фронт и отдать честь. Раз, выйдя на прогулку в своих галошах, мой дедушка почти-что столкнулся лицом к лицу с Императором и, вытянувшись во фронт, отдал ему честь. По своей всегдашней привычке Император осмотрел его с ног до головы. Затем, со свойственной ему резкостью, скомандовал: «Резиновые галоши, — на гауптвахту!» и пошел дальше.

Мой дедушка точно выполнил императорский приказ, снял свои резиновые галоши и принес их на гауптвахту, доложив при этом, что «резиновые галоши доставлены по приказу Его Императорского Величества», а сам спокойно отправился домой.

Несколько часов спустя, Император послал одного из своих адъютантов на гауптвахту с приказанием коменданту освободить полковника конной гвардии, посланного туда за ношение галош. Комендант вынужден был доложить адъютанту, что галоши находятся в тюрьме, но что полковника там нет.

Несмотря на объяснения дедушки, утверждавшего, что он буквально выполнил приказ Императора, Император Николай I очень разгневался и сослал дедушку в крепость Керчь на Черном море.

Некоторое время спустя, дедушка был назначен комендантом этой крепости, но, несмотря на эту почетную должность, он продолжал считаться в немилости «за неподчинение Императорскому приказу».

Моей матери было только три года, когда дедушка скончался в Керчи от болезни, которую в то время еще не умели лечить. По всем известным мне признакам это был апендицит, преждевременно унесший в могилу смелого и прямодушного молодого человека. Вслед за ним его жена — мать моей матери — скончалась вскоре после ее рождения.

Так как сироту некому было воспитывать, родственники моей матери увезли ее и ее единственного двухлетнего брата — моего дядю — в С.-Петербург. Впоследствии мать мою отдали на воспитание в — «Смольный институт для благородных девиц».

Брат моей матери, Борис, в честь которого меня назвали,

помещен был в Сиротское училище для мальчиков — учреждение, подобное Смольному институту. Его училище находилось в Гатчине — дачном месте в 2 часах езды от С.-Петербурга.

Так как Смольный Институт был «закрытым учебным заведением», воспитанницы которого жили в нем круглый год, и посетители допускались к ним только по большим праздникам, то родственники, опекавшие сирот Томашевских, переселились в Гатчину.

Когда моя мать приехала на каникулы в Гатчину, она встретилась там с моим отцом. Он только-что окончил курс Института и получил работу по выпрямлению улиц в Гатчине. По выходе моей матери из института в том же году молодые люди повенчались, а на следующий год родился я. Это было 20 февраля 1888 года.

Я был еще совсем маленьким, когда моего отца перевели на Черное море, в Одессу, где он заведывал постройкой гавани. Я получил среднее образование в одесском реальном училище.

Я окончил реальное училище в 1906 году и был в течение всех семи лет курса, а также при окончании его, первым в классе по успехам, но последним по поведению.

Из всех проведенных мною лет в училище мне особенно запомнилось мое увлечение всеми видами спорта. Самое же учение не играло в моей жизни большой роли и шло как-то само собой. Я имел больше склонность схватывать и запоминать то, что я слышал в училище, вместо того, чтобы готовить уроки дома. Дома же я большую часть своего времени посвящал физическим упражнениям, играм, в особенности велосипедным гонкам и беганью на коньках. Восемнадцати лет я уже был чемпионом-конько-бежцем и по велосипедной езде.

Так как последнее в те времена строго запрещалось учащимся, мне не раз грозило быть исключенным из школы, и я избежал этого только благодаря моим исключительным успехам в науках.

Два моих младших брата учились в том же училище, один на два, а другой на четыре класса ниже меня. Мой второй брат, Глеб, был более склонен к музыке, чем к спорту, а третий, Роман, больше всего увлекался водным спортом; родители с раннего детства разрешали ему проводить все его свободное время в гребной лодке.

Все трое участвовали во многих интересных играх. Одна из самых любимых игр была происходившая тогда в Южной Африке «война буров с англичанами». Единственно, что затрудняло нас, было то, что ни один из братьев не желал быть англичанином — всем хотелось быть бурами, так как все симпатии русских были на стороне последних. Я до сих пор помню, как доставалось от двух старших «буров» нашему младшему брату, волей-неволей вынужденному быть в игре «англичанином».

Так как наш дом в Одессе находился вблизи морского берега, все мы стали отличными пловцами, проводя большую часть своего времени на парусных лодках.

К этому времени относится мое первое знакомство с чемпионом мира по вело-гонкам — Сергеем Уточкиным, в буквальном смысле этого слова, кумиром всей русской молодежи. Уточкин немного заикался, а так как все ребята старались подражать ему во всем, то все любители вело-спорта считали своим священным долгом тоже заикаться. Я был одним из немногих исключений из этого правила, несмотря на то, что я близко сошелся с этим необыкновенно интересным и исключительно талантливым человеком, умевшим добиться успеха во всем, за что он только ни брался, и который, в свою очередь, заинтересовался мною. Впоследствии Уточкин стал одним из первых авиаторов. Как все пионеры, он никогда нигде не учился. Он просто купил самолет и полетел на нем, сам не зная как. Он первый научил меня летать, и мой интерес к авиации зародился у меня именно под его влиянием.

Когда мне было 16 лет и я был еще в 6-м классе училища, мне удалось спасти жизнь мальчика, заплывшего слишком далеко от Одесского берега. Надо сказать, что это был эффектный случай. В море бушевала сильная буря, и никто не решался выйти на лодке; несколько попыток спустить лодку со спасательной станции оказались неудачными, так как прибой бросал их обратно к берегу. Казалось, что мальчика уже нельзя было спасти, и он начал тонуть. В этот момент мне удалось добраться до него и притащить его к берегу.

Весть об этом событии дошла до С.-Петербурга, и, совершенно неожиданно для меня, в мое реальное училище пришло письмо с серебряной медалью на черно-красной ленточке, дарованной мне Императором Николаем II за спасение

утопавшего — поступок, который в то время мне не казался выдающимся. Наоборот, я считал совершенно естественным помочь товарищу в беде, когда ему стало не под силу бороться с волнами. Эта медаль до сих пор хранится у меня, и хотя я, будучи русским офицером, получил с тех пор много знаков отличия, я по-прежнему дорожу маленькой серебряной медалью.

По окончании реального училища я должен был усиленно работать все лето для подготовки к конкурсным экзаменам в Политехнический институт. На 6 вакансий подано было 864 прошения. Экзаменовали по четырем предметам с суммой в 20 очков. Один мальчик получил двадцать, я был вторым с девятнадцатью с половиной.

По приеме в политехникум я выбрал строительное отделение. В политехникуме имелись также отделения машиностроения, химической технологии и сельскохозяйственное. Я пожелал последовать профессии моего отца.

Моя мать решила переехать со мной в Киев. Она предпочла оставить двух младших братьев на попечение прислуг в Одессе, так как, зная мой характер, не решалась предоставить меня самому себе. Она опасалась, что один я попаду в большую неприятность, но ее присутствие мало чем помогло избежать этого! Со мной постоянно что-нибудь случалось.

Я влюбился в девушку — польку, и в свои 17 лет совершенно серьезно считал, что нам следует немедленно пожениться, но по двум причинам родители девушки были иного мнения. Во-первых, они считали, что я слишком молод, а вовторых ни за что не соглашались на брак католички-польки с православным русским. То обстоятельство, что нам не позволяли видеться друг с другом, делало все это более интересным и романтичным, и я стал запускать свои занятия, придумывая всевозможные способы встречать «любимую девушку».

Недовольные этим, ее родители решили отослать ее к родственникам в деревню. Само собою разумеется, я узнал время отхода ее поезда и с большим букетом цветов и коробкой конфет пошел ее провожать. До отхода поезда я сидел в одном вагоне со всеми ее родственниками, но мы не разговаривали друг с другом. Мне так хотелось поговорить с ней, как следует, но это было невозможно, и я только сказал несколько слов, до-свиданья и отдал ей цветы и конфеты.

Когда поезд тронулся, я стоял на конце платформы. В тот момент, когда последний вагон поравнялся со мной, я вскочил в него и поехал тем же поездом. Оглядываясь, я видел, как ее отец и два двоюродных брата грозили мне кулаками выкрикивали неприятные для меня вещи.

Когда я вошел в купэ, занятое моей возлюбленной, ей сделалось дурно. Я вернулся обратно домой на следующий день, так как мне необходимо было явиться на занятия в институт, но эта неожиданная поездка осталась одним из самых сладких воспоминаний моей жизни.

Во время моих занятий на втором курсе политехникума я познакомился с Игорем Сикорским, который только-что поступил на механическое отделение. Мы встретились впервые с ним в так называемом авиационном клубе. У клуба не было аэропланов, и ни один член его не умел летать, но мы все интересовались авиацией, делали чертежи аэропланов, строили модели и обсуждали полеты авиаторов-пионеров по воздушному транспорту.

И. Сикорский уже тогда проявлял склонность к крупным аэропланам с несколькими моторами. Он мыслил до некоторой степени об аэроплане, как о настоящем летучем корабле — он называл его «летучим грузовиком», причем главной целью его проектов была надежность самолета. Я же больше интересовался самым искусством полета, и моей мечтой был очень маленький одноместный, индивидуальный аэроплан с очень маленькими крыльями, для того, чтобы, управляя таким самолетом, пилот мог чувствовать себя птицей, чтобы его крылья стали его собственными крыльями, а он сам чувствовал бы себя не в «летной машине» в воздухе, а летающим как птица.

В то время полеты были дорогой игрой, и ни одно частное лицо с ограниченными средствами не могло позволить себе роскоши купить самолет для полета. Почти каждый полет, или даже каждый полет, кончался падением. После этого самолет надо было перестраивать или чинить, а все это влекло за собою дополнительные расходы. Отец И. Сикорского, известный профессор Киевского университета, помогал ему материально при выполнении его проектов.

Не имея достаточно денег на покупку себе самолета для самостоятельных полетов, я решил поступить в армию и стать военным пилотом для того, чтобы иметь возможность летать.

Через год после этого я достиг совершеннолетия (21 года) и мне пора было начать отбывать первый год воинской повинности. По окончании года я подготовился, сдал экзамен на офицера и был произведен в офицеры 6 декабря 1912 года. Так как я еще не вполне закончил свой курс обучения в политехникуме из-за своего зачисления на действительную службу, я вышел в запас для того, чтобы закончить свой курс в политехникуме.

В 1912 году я начал брать свои первые уроки полетов у моего друга Сергея Уточкина. Приблизительно после трех полетов он дал мне самолет устаревшего типа с 60-сильным мотором Гном, с рулем высоты впереди самолета и сиденьем пилота между крыльями. Мотор находился за шеей пилота. Я совершил мой первый самостоятельный полет на нем 16 марта 1912 года.

Я окончил Политехникум в 1913 году и тем же летом поступил обратно на действительную службу в армии. Число прошений в военный воздушный флот было так велико, а его силы так малы, что в это время мне не удалось добиться перевода из пехоты в воздушный флот. Огорченный этим я вернулся в запас и поступил в г. Киеве на службу в качестве инженера по постройке железобетонных мостов.

Начало Войны

Летом 1914 года я спокойно строил мосты, когда в одну прекрасную ночь, около 3 часов утра, за три дня до объявления официальной мобилизации русской армии, раздался сильный стук в мою дверь, и мне вручили запечатанный пакет. Открыв его, я нашел приказ немедленно явиться на действительную службу в 125 пехотный полк, квартировавший в городе Ровно, около 80 километров от западной границы. Мне дано было 24 часа на устройство моих личных дел и на прощанье с семьей, после чего я расстался навеки с мирной киевской жизнью.

Маленький городок Ровно находился на железно-дорожной линии Варшава-Киев. После объявления всеобщей мобилизации русской армии почти весь гражданский транспорт был остановлен и поезда и другие средства передвижения были использованы для нужд армии.

После долгих часов полевого ученья в поле, перед нашим

отправлением на Западный фронт, мы вечером ходили в театр.

Рано утром перед отправлением на фронт 5 августа 1914 г. полк выстроился перед казармой, представляя собою чудесное зрелище: офицеры были на правом фланге своих рот, а весь четырехтысячный полк выстроился в карре. Ровно в 5 часов явился Командующий 3-й русской армией, генерал Рузский, высокий, худощавый человек с седеющими усами.

Он подошел к середине карре и в кратких словах, громким голосом объяснил, почему Россия вынуждена итти воевать. Он просил нас верить нашему Верховному Командованию, объяснил, что генеральный штаб внимательно изучает план грядущей войны, что давно уже знали, что война настанет, и что мы должны всеми силами беречь жизнь каждого солдата, что в войне ошибки неизбежны, и просил нас не судить слишком строго за эти неизбежные ошибки и потери. Он прибавил, что вместо того, чтобы судить и искать ошибок, нам следует думать о своих непосредственных обязанностях и строже всего судить самих себя. Если каждый из нас выполнит свой долг полностью, — успех будет обеспечен.

После этой речи мы тронулись в Австрию.

* * *

125-й Курский пехотный полк был так называемым полком первой линии. Это означало, что такие полки находились на расстоянии ста километров от границы и в случае войны должны были принять на себя первые удары и нанести их неприятелю, удерживая его до тех пор, пока не проведена будет мобилизация.

Поэтому, в отличие от остальной армии, мой полк не выделял кадров для запасных батальонов. Эти батальоны должны были быть своего рода подготовительной школой для личного состава во время мобилизации, а после повторных мобилизаций — подготовлять их к пополнению убыли в личном составе.

Через несколько часов после первой мобилизации полки первой линии получали некоторое дополнительное число личного состава из последних двух лет службы, и к ним присоединялось некоторое число отборных офицеров, после чего отдавался приказ двигаться походным порядком на фронт.

В этот день, 5-го августа, полк начал свой поход, имея в своих рядах 4.000 человек солдат и 77 офицеров. Во время подготовки в Ровно я не имел времени хорошо ознакомиться с остальными офицерами полка. Я знал только своего ротного командира, командира батальона и офицеров своей роты, т. е. троих человек кроме меня. Но с первого же дня похода я получил возможность ближе познакомиться почти со всеми офицерами, потому что с этого времени мы начали жить наподобие семьи, общей жизнью. Мы ели все вместе в офицерской столовой и, когда это только было возможно, собирались вместе на каждой остановке. Это было собрание людей исключительно высокого качества. Впоследствии я буду иметь возможность дать более подробные характеристики офицеров и солдат, с которыми я встретился в этот период моей жизни.

После приказа выступить в поход прекрасный военный оркестр полка заиграл полковой марш, и шеренга двинулась, точно как на параде. Если бы не маленькая группа родственников, матерей и жен, стоящая на тротуарах и пытавшаяся идти в ногу с солдатами и посылавшая вслух последние приветствия своей родины, если бы не трагедия разлуки, может быть означавшая для многих из женщин вечную разлуку, то казалось бы, что полк шел церемониальным маршем на параде.

В моей роте был очень молодой поручик, женившийся несколько дней тому назад. Он был так молод, что скорее походил на девушку со своими светлыми волосами и румяными щеками. Ему шел 21-й год, его молодой жене было восемнадцать, и она была совсем ребенком. Они не могли оторваться друг от друга. Он не покидал своего места в шеренге полка, но она бежала вслед за ним, оставив далеко позади прочих родственников, уже возвращавшихся домой. Несмотря на убеждения ее мужа и повторные настояния командира батальона вернуться домой, молодая женщина продолжала идти за нами почти два часа, пока не упала совершенно измученная на краю дороги. Но мы шли на войну, и никто не смел выступить и помочь ей. Мы должны были смотреть только вперед и шагать дальше.

Очень вероятно, что в данном случае молодая женщина предчувствовала, что она никогда больше не увидит своего мужа и поэтому не могла заставить себя отстать от него. В первой же схватке, несколько дней спустя, молодой поручик

был прострелен пулей сквозь сердце и, повидимому, был первым офицером нашего полка, погибшим в бою.

Регулярный дневной поход пехотного полка в России был 25 километров. Нелегко солдату шагать 25 км, неся за спиной не только все свои личные вещи для всякой погоды, запасную пару сапог, смену белья и тяжелую винтовку со штыком и 140 патронами для нее. Офицеры имели право ехать в походе верхом на лошади, но перед началом похода мы, по взаимному уговору, решили, что ради примера для солдат, офицеры, за исключением штаба полковника, самого полковника и батальонных командиров, пойдут вместе, тоже пешком, с рядовыми. Но даже и так, нагрузка офицеров была значительно меньше, потому что единственная вещь, которую они должны были нести, были служебный револьвер, сабля и кожаная сумка для карт, а также некоторое количество бумаги для полевой книги и докладов.

День выдался чрезвычайно жаркий. После каждого часа марша был десятиминутный отдых. В течение этих 10 минут людям разрешалось садиться или ложиться, не покидая фактически шеренг. После первого дня похода все очень устали, и вслед за хорошей едой все немедленно заснули после того, как впереди полка веерообразно выставлена была охрана.

Теперь между нами и возможным противником не было ничего, а его появления можно было ожидать с минуты на минуту, днем или ночью. Было странное чувство, что, неведомо для других стоишь перед наступающей на тебя австрийской армией и что ты — живая стена, живая стена, защищающая Россию от вторжения. Все испытывали необыкновенное чувство ответственности. Прислушиваясь к разговорам солдат, я понял, что это чувство было у всех, а отнюдь не являлось привилегией более образованной части армии.

На третий день похода мы перешли австрийскую границу. В этот день моя рота была в авангарде, и я помню, как я прыгнул к пограничному столбу, выкрашенному в черный и белый цвет, с одноглавым орлом на верхушке, и сбил его вниз: я сделал это в надежде, что новый пограничный столб, где бы он ни был снова сооружен, будет находиться много западнее. Не то, что нами руководило чувство империалистической экспансии, а то, что мы входим в Галицию — часть Австрии, бывшую прежде, много столетий тому назад, частью Святой Руси. Люди здесь говорили на нашем языке, испо-

ведывали нашу веру, и их естественная склонность была воссоединиться с Россией.

По тому, как нас приветствовали в галицийских деревнях, как народ бросался навстречу нам, предлагая нашим солдатам угощения и пищу, в которых мы не нуждались, имея достаточно всего, мы поняли, что мы вступили на действительно дружескую территорию. А между тем это все же была Австрия, и она была во вражеской стране. Отданы были строжайшие приказы — не обижать никого из граждан, никогда не брать у них ничего бесплатно. Известно было, что малейшая попытка нарушить права этого народа будет наказана.

Совершенно другое отношение к нашему нашествию мы встретили у населения городов Галиции. Это изменение в отношении было особенно характерно в городах. В одном из городов раздались залпы выстрелов по нашим колоннам из домов, а когда мы вошли в здания, то нашли молодых людей, вооруженных старинными ружьями, револьверами, охотничьими ружьями, довольно безопасными в борьбе с хорошо вооруженной армией.

Подобные попытки сопротивляться нашему продвижению со стороны неорганизованного населения маленьких городов часто повторялись, но наши потери при этом были совсем незначительными.

Мы все еще не видели сопротивления со стороны австрийской армии. Повидимому, мобилизационный план Австрии состоял в том, чтобы сконцентрировать часть ее сил далее, в глубине страны, и ударить тогда, когда они будут готовы к удару.

Первые бои

Первый удар — и очень сильный — произошел 26-го августа 1914 года. Этот день мы запомнили навсегда. Головная часть нашей колонны приближалась к деревни по имени Скваржава. Прямо позади первого батальона пехоты двигалась батарея 33-й полевой артиллерийской бригады. Затем был второй батальон, и еще одна батарея между ними. Наши разведчики донесли, что деревня была незанята, но когда первая батарея проходила по очень узкому мосту через ручей, внезапно, как гром в ясный день, начался ужасный артиллерийский огонь, покрывший почти всю колонну. Первые

тяжелые снаряды упали прямо на мост, опрокидывая пушки, убивая лошадей и людей. В первые несколько секунд батарея была уничтожена фактически прежде, чем люди успели даже слезть. Враг был невидим.

Я помню, как в этот момент первого удара я вынул из своей сумки половину жареной курицы и начал ее есть. Смешно, что я помню, как я успел съесть только одну ножку, когда начался огонь, и должен был выбросить остальное.

У меня был третий взвод четырнадцатой роты. Мой приказ был: «Промежуток два шага, на деревню, марш!» Вынув саблю, я побежал во главе моего взвода, состоящего из 60 человек. Мы пробежали полпути к деревне без потерь и приблизились к деревенскому кладбищу. Тогда ко все еще продолжавшемуся артиллерийскому огню прибавился другой звук, звук ружейного и пулеметного огня, и люди стали падать налево и направо.

Резко остановив взвод и приказав людям лечь, я остался стоять, стараясь разглядеть, откуда шел огонь. Я увидел сине-серые формы австрийцев, прятавшихся за некоторыми из кладбищенских памятников и за окружавшей кладбище стеной.

Давая моим солдатам краткий приказ направления их огня, я сам тоже залег в окружавшей кладбище высокой траве. Непрерывная стрельба все усиливалась, началась по всей линии, слева и справа, и приблизительно через 5 минут на кладбище стали падать первые снаряды русской артиллерии, уничтожая простые кресты и памятники и дробя низкую каменную ограду, за которой пряталась австрийская пехота.

Трудно поверить, какую моральную поддержку оказали даже немногочисленные снаряды нашей артиллерии, точно попадавшие по цели. Состояние удивления и неуверенности, испытываемое всеми нами в самом начале боя, сменилось полной уверенностью, что наше начальство знает, что оно делает, что все наступление было заранее организовано, и каждый офицер и солдат вспомнил все то, что их бывало учили делать во время учений. Все это происходило совершенно так же, как на маневрах у Киева, с той только разницей, что обмен ружейными выстрелами был настоящий, и с этого момента человеческая жизнь потеряла свое значение.

Прямо позади меня выросла высокая фигура моего батальонного командира, подполковника Канцерова. Он прошел прямо мимо меня, сказав: «Поручик, встаньте! Пойдем

вперед и посмотрим, что нам тут надо делать!» Он был так спокоен и уверен, как будто бы все это происходило во время учения. Мы прошли вперед около ста шагов; за нами следовали четыре рядовых, которым полагалось никогда не покидать командира батальона, передавая его приказания соответствующим ротам поблизости от нас.

Тут новый пулемет резко застрочил и прервал его слова. Моим первым инстинктивным движением было упасть на землю, и я это сделал. Я слышал, как высокую траву впереди меня резало, как косилкой. По счастью, я находился в небольшом углублении. Командир батальона был ранен дважды в грудь, один раз в живот и в обе ноги. Его нельзя было сразу унести, так как двое из его ординарцев были убиты рядом с ним. Те немногие минуты, что я лежал там, бок о бок с тяжело раненым командиром, под ужасающим огнем пулеметов поблизости, показались часами. Но вот вблизи от меня справа я услыхал тонкий голос старого господина, в котором я немедленно познал голос бригадного генерала Бер. Сверх его генеральской формы на нем надет был дождевик цвета хаки, без значков. В руке он держал вместо шпаги маленькую тросточку. Его крайне спокойный высокий голос отдавал приказание одному из взводов моей роты, ползшей в траве за генералом. Ударяя тросточкой, он говорил солдатам: «Теперь цельтесь хорошенько в тот пулемет, который бьет по нас. Мы его берем во фланг, не бойтесь его. Мы его возьмем через минуту». Затем я услыхал громкое «ура», и солдаты взвода под предводительством бригадного генерала, захватили первое пулеметное гнездо на кладбище и фланкирующим огнем очистили эту первую позицию от австрийцев. Пулеметный огонь немедленно прекратился. Мы все встали и пошли в погоню за австрийцами, которые быстро отступали.

Мы прошли вперед быстрым шагом, по крайней мере, 2 километра, выравнивая нашу линию и приводя наше построение в лучший порядок, когда второй очень сильный огонь встретил нас за железнодорожной линией, проходившей с севера на юг. Бой за обладание этой железнодорожной линии длился до темноты. Мы постепенно ползли вперед, иногда вставая, пробегали несколько шагов, падали опять вниз и стреляли, непрерывно наступая на железную дорогу, которую очень успешно обстреливала наша полевая артиллерия. С наступлением темноты мы перестроились и по ко-

манде — «В штыки, атакуй линию!» — бросились вперед, но за ней уже никого не было. Последние австрийские роты быстро отступали в темноту. Они не приняли штыковой атаки.

Преследование в темноте было невозможным не только потому, что мы не видели неприятеля, но также и потому, что мы были после этой первой битвы в таком состоянии нервного и физического истощения, что в тот момент, когда австрийская позиция была действительно взята, люди засыпали там, где они лежали, держа ружье на прицеле в темноте. Я должен был напрячь все силы и призвать на помощь свое чувство долга и ответственности, как единственный не раненый офицер в роте, для того, чтобы не заснуть и следить за тем, чтобы каждый десятый человек в шеренге бодрствовал в течение наступающей ночи и сменялся бы каждые два часа кем-нибудь другим. Не могло быть и речи, чтобы пойти поспать где-нибудь: мы спали прямо в поле, в той же боевой линии, в которой нас захватила при нашем наступлении темнота.

Один из штабных офицеров прибыл на мои позиции и сообщил мне, что я командую ротой и что я являюсь ответственным за линию более полуверсты длиной, а также сказал мне, куда штаб полка должен был посылать мои донесения.

Когда рассвело, перед нами было пустое поле, покрытое убитыми и ранеными австрийцами, и нигде не было видно австрийских частей. Это была наша первая победа.

Утром мы были все вызваны в полковой штаб, где дивизионный генерал поздравил полк с выдающимся успехом, сожалея только о потерях, понесенных полком и составлявших 20 % солдат и 40 % офицеров. Он отметил, что соотношение между потерями в офицерах и солдатах было чересчур высоким, что 40 % потерь при первом же столкновении доказывало, что офицеры недостаточно берегли себя, подвергая себя слишком большой опасности и что настоящее чувство долга и храбрости состоит в том, чтобы быть более осторожным, помня, что войну нельзя выиграть одним или двумя сражениями, а продолжается она месяцами.

Кто мог думать, что она продлится четыре года?

На следующий день мы шли только около 10 километров, и только для того, чтобы выровнять фронт соседних дивизий и армейских корпусов, еще не участвовавших в сражении в тот же день. Затем нам приказано было остановиться,

отдохнуть и привести себя в порядок, потому что реорганизация была необходима. В первой схватке мы потеряли трех из наших четырех батальонных командиров, а новые батальоне командиры — прежние ротные командиры — должны были ознакомиться со своими новыми обязанностями и назначить новых ротных начальников вместо убитых и раненых или принявших батальоны вместо убывших.

Первая встреча с Нестеровым

В этот день мы увидали, как над нашими головами пролетел аэроплан. Никто не знал, был ли он русский или австрийский. Воздушные силы государств были так незначительны, что не только солдаты, но даже офицеры не знали отличительных знаков своих собственных воздушных сил. Некоторые из солдат стали стрелять по самолету, и хотя мы ясно видели трехцветные русские флаги под крыльями, остановить огонь уже было поздно. Огонь начался, как всеобщая паника, и самолет, летевший довольно низко, опустился прямо около штаба полка.

Из него вышел знакомый мне, наш лучший летчик, капитан Нестеров, которого я знал в Киеве в довоенные дни. Разразившись бранью, он разъяснил смущенным штабным офицерам нашего полка различия между австрийскими и русскими самолетами. По счастью, пробит был только бензиновый бак.

Капитан Нестеров был одним из мировых пионеров авиации, считался первым русским летчиком армии и, фактически, первый в мире сделал мертвую петлю на самолете системы Ньюпорт в 1913 году.

Когда он сделал ее, его арестовали за нарушение правил армии, запрещавших фигурные полеты на военных самолетах. Впоследствии был ряд обсуждений этого дела, и некоторые люди считали, что мертвую петлю первым сделал французский авиатор Пегу. Впоследствии мне случилось разговаривать с Пегу, и он охотно признал, что он делал опыты над предварительным острым «S'S», когда Нестеров сделал мертвую петлю. Узнав об этом, он понял, как делается мертвая петля, и сделал ее сам.

Аэропланы не имели вооружения

В этот период войны ни один аэроплан не был оборудован для защиты или нападения, и их обязанности ограничивались разведками. Не было еще ни истребителей-самолетов, ни самолетов-бомбардировщиков, — все они были просто глазами армии. Нередко, встречаясь в воздухе с вражескими — австрийскими или германскими — самолетами, пилоты их махали друг другу рукой, улетая в разных направлениях для выполнения своих заданий. Самолеты не были еще достаточно сильными, несущая способность их была недостаточна для несения пулеметов, так что пилотам приказано было иметь при себе маузеры и стараться сбить их воздушного врага; но, поскольку мне это известно, никому не удалось этого сделать, так как, принимая во внимание скорость обоих противников, стрелять с самолетов было трудным искусством.

Гибель Нестерова

5 сентября 1914 г. капитан Нестеров сделал первую попытку настоящего воздушного боя. Увидав большой австрийский биплан, пролетавший над нашими линиями, Нестеров поднялся на своем одноместном моноплане и объявил о своем намерении уничтожить австрийца ударом своего собственного шасси. Его товарищи офицеры и солдаты видели, как он быстро набрал высоту в своем более быстродвижущемся самолете, приблизился к австрийскому самолету и сделал несколько попыток столкновения, которых австрийский самолет старался избежать. Наконец послышался ужасный звук падения. Крылья австрийского самолета спали, и он рухнул, объятый пламенем. В течение некоторого времени маленький русский моноплан падал вместе с ним в одной массе, затем он отделился и появился над аэродромом, грациозно снижаясь, причем от его шасси не оставалось и следов. Его посадка была так удачна, как это только было возможно без шасси. Несколько минут спустя, капитан Нестеров умер из-за того, что у него был сломан спинной хребет. Его последнее сознательное движение было приземлить самолет на его аэродроме.

До того дня, когда нам пришлось покинуть Россию после

революции, все грамотные в авиационном отношении русские люди считали 5-ое ноября каждого года днем национального траура, а могила Нестерова на исторической Аскольдовой могиле, на берегу Днепра в Киеве, служила в этот день местом паломничества и покрывалась цветами. Имя капитана Нестерова перейдет в историю не только как имя первого сделавшего мертвую петлю пилота, но также как первого пилота, сбившего неприятельский самолет в воздушном бою.

* * *

Возвращаясь после этой авио-диверсии к наступлению нашего полка, я должен сказать, что в первые дни после сражения у Скваржавы мой батальон постоянно шел в авангарде. Передо мною была карта страны, я имел точное указание от нашего штаба относительно тех пунктов, которых мы должны были достичь, и, двигаясь вперед, я принимал все меры предосторожности против внезапной засады. Я полагаю, что данное мне ответственное назначение фактически вести наш полк по картам дано было мне потому, что, благодаря моему прежнему техническому образованию, я исключительно хорошо разбирался в картах этой холмистой части страны. Полковник нашего полка узнал об этом и стал очень мне доверять, причем он считался не только с моим умением разбираться в сложных деталях карт, но и с моим мнением относительно того, когда следовало остановиться и изучить находящуюся перед нами незнакомую местность.

Рано утром 3-го сентября 1914 года мы вступили в исторический древний город Львов после длившегося всю ночь марша. Нам не было оказано никакого сопротивления. Накануне у нас был только один трехчасовой бой, но без больших потерь с нашей стороны. Повидимому, это был маневр со стороны австрийцев с целью задержать наше наступление и оставить Львов без серьезного сопротивления. В то время этот маневр сильно поразил нас, так как этот прекрасный город — столица Галиции. Впоследствии мы узнали, что такое решение было принято австрийцами из-за чрезвычайно затруднительного положения на их левом фланге, где они отступали быстро, в полном беспорядке. Я полагаю, что я был, действительно, первым русским офицером, вступившим в город Львов.

Приняв все возможные предосторожности, мы миновали первые дома, с балконов которых женщины бросали цветы нашим солдатам, возглашая: «Да здравствует Россия!» Убедившись в дружественном отношении, я сделал короткую остановку и послал полковнику краткое донесение об общем положении. Через несколько минут он присоединился ко мне, верхом на своей прекрасной лошади; за ним следовали офицеры его штаба и оркестр, заигравший наш прекрасный полковой марш. Мы вступили в город Львов с развевающимися знаменами и торжественной музыкой.

Я помню, что в этот день я был дежурным по полку и находился в палатке полкового штаба, расположенной на главной городской площади, где наш полк стоял на бивуаках. Нам запрещено было входить в дома. На каждой остановке немедленно устанавливалась связь полевым телефоном, и на обязанности дежурного по караулу офицера было записывать по телефону важные сведения.

Не успели мы провести и одного часа во Львове, как от генерала Рузского пришел срочный приказ: «33-й дивизии немедленно двинуться форсированным маршем в Раву». Это было все.

Перед тем, как передать этот приказ командующему полком офицеру, я посмотрел на карту и, к моему удивлению, нашел, что назначенный на этот день поход составит 70 километров.

Я отнес приказ в палатку полковника. Командующий дивизией генерал, четыре командира полка и два бригадных генерала собрались через несколько минут в нашей полковой палатке. После краткого совещания мне была дана бумага за подписью дивизионного генерала, который просил генерала Рузского о подтверждении его приказа и сообщал ему, что 33-я дивизия безмерно устала после предыдущего 45-километрового похода с несколькими короткими боями, что за время наступления люди истощились и большинство из них уже заснуло, что их даже еще не успели накормить, и просил, по возможности, отсрочить этот поход до следующего дня.

Не успели мы отослать это сообщение, как я уже получил от генерала Рузского ответ, каждое слово которого врезалось в мою память: «Состояние 33-й дивизии известно, но цель похода так важна, что его следует начать немедленно».

Это был самый длинный поход, какой мне когда-либо приходилось делать без единой остановки. При форсированном марше не соблюдается ни десятиминутный перерыв после каждого часа марша, ни небольшого привала. Отдавая приказ об этом походе, начальник дивизии, два бригадных генерала и все полковники дивизии приказали послать всех офицерских лошадей, включая их собственных, обратно в поезд, а сами решили итти пешком вместе с солдатами и переносить вместе с ними все трудности похода, показывая этим пример выносливости и преданности долгу.

После первых двух часов марша люди стали падать от истощения; другие просто переступали через них и шли дальше тем же быстрым заданным головной колонной шагом. При наступлении ночи я был так утомлен, что буквально заснул на ходу и проснулся после того, как наткнулся на последнего человека той роты, за которым я шагал. Раньше я никогда не поверил бы, что человек в состоянии крепко спать на ходу, но факт остается фактом, и по крайней мере половина наших людей шла во сне. Когда мы прибыли к месту нашего назначения, Раву, то оказалось, что не более 10 % дивизии действительно были там в указанное время, но Рава была, на самом деле, занята этим количеством людей. Остальные продолжали итти после нескольких минут отдыха на шоссе, собрав силы после падения. Они шли часами также и весь следующий день.

Только день спустя после занятия Равы мы поняли, что побудило генерала Рузского дать такой приказ и заставить нас делать такие сверхчеловеческие усилия: занимая Раву, мы отрезали путь отступающей австрийской армии, которая действовала в Польше. В результате нашего марша на следующий день было взято 270 тысяч пленных. Многие из отрезанных артиллерийских батарей австрийской армии сдались без выстрела. Многие десятки офицеров и австрийский генеральный штаб были доставлены в штаб нашей дивизии. Это был день сокрушительного поражения австрийской армии, и с тех пор она не могла одна, без помощи германской армии, оказывать нашей армии серьезного сопротивления.

Генерал Рузский был подлинным героем, которого офицеры и солдаты боготворили; все безусловно доверяли его знаниям и его военному гению.

Наши собственные потери были совсем незначительными, так как боев почти не было: все достигнуто было путем

маневрирования, благодаря которому отступление австрийцам было отрезано и все их боевые действия оказались или бесполезными или невозможными.

К нашему великому разочарованию немедленно после операции, фактически подчинившей Галицию России, генерал Рузский был повышен в должности и назначен Командующим группой армий Северного фронта, а генерал Радко-Дмитриев, родом болгарин, был назначен командующим нашей 3-й армией. Он отличился в балканской войне 1912 года и был одним из национальных героев Болгарии. Но когда началась Великая война и Болгария присоединилась к центральным державам, генерал Радко-Дмитриев со многими другими высшими болгарскими офицерами бежал и вступил в русскую армию добровольцем. Получив образование в русской военной академии и зная в совершенстве русскую службу и русский язык, а также имея за собой блестящие достижения в балканской войне 1912 года, Радко-Дмитриев вскоре был произведен из командиров бригады в командира дивизии, а затем корпуса и заменил генерала Рузского в качестве командующего 3-й армией.

Но, повидимому, война на Балканах сильно отличалась от войны с Австрией и Германией, и, несмотря на личную храбрость Радко-Дмитриева и его искренние старания поддержать успехи 3-й армии на уровне, установленном генералом Рузским, каждый офицер и каждый солдат нашей армии чувствовал разницу в умении справляться с трудными условиями, и командование Радко-Дмитриева было довольно неудачным и для него, и для нас.

После равской операции наше наступление через Галицию не встречало почти никакого сопротивления. Мы шли по ночам (с этого времени нам приказано было, чтобы не привлекать к себе внимания австро-германских воздушных сил, итти только ночью), делая по 25 километров за переход, и дошли таким образом до склонов Карпатских гор. С одной из вершин мы уже могли видеть Венгрию. Наша дивизия продвинулась вглубь Западной Галиции, в направлении на Краков.

Я вспоминаю, как я провел ночь в одном маленьком городке по имени Величка, находившемся тогда на расстоянии пушечного выстрела от нас. Величка славится своими соляными копями, но мы, к сожалению, не успели осмотреть их. На следующее же утро после вступления в Величку был дан срочный приказ о движении флангом на юг. Началось общее

наступление австрийцев, поддержанных германской гвардией с Западного фронта. Завязался жестокий бой.

Мы шли день и ночь через прекрасные леса и долины нижних Карпатских гор, в направлении к месту боя. Рано утром 9-го декабря 1914 года наш поспешный марш был остановлен: на дороге нас встретил офицер 164-го полка со срочным требованием его командира — ввиду наступления Баварской гвардии дать ему на помощь один батальон для подкрепления их позиций. Вслед за посыльным отправился мой батальон.

Мы почти бежали около 2-х километров и встретились с полковником 164-го полка. Полковник был в крайне нервном состоянии. Он стоял на левом фланге своего полка, развернутого в боевой порядок на косогоре. Когда я, прибыл к нему, он поспешно сообщил мне, что его левый фланг обнажен и что слева на него двигаются сильные части Баварской гвардии. Невозможность их остановить была бы равносильной нашему поражению, ибо его полк находился на левом фланге армии, и следовательно его поражение было бы поражением чувствительным всей армии. После общего приказания он сказал: «Теперь исполняйте свой долг, как можно лучше, я же буду заботиться о моем собственном полку». С этими словами он покинул меня.

Посмотрев в полевой бинокль, я увидел, что приблизительно на расстоянии одного километра, по долине, через лесные просеки, двигались сомкнутыми колоннами несколько батальонов германцев. Необходимо было действовать немедленно. Я повел свой батальон в такую часть леса, где можно было совершенно укрыться за густым кустарником, среди которого расстилалась широкая поляна. По одну сторону этой поляны росли редкие сосны. Поляна лежала на пути наступления германских батальонов, в случае если бы они не изменили своего направления.

Я успел правильно разместить каждого солдата моей роты и сказать каждой группе несколько слов о соблюдении строгой дисциплины. Я указал на то, что самое важное в настоящий момент было не стрелять без моей команды. Затем, удостоверившись в том, что следующая рота моего батальона находится слева от меня, надежно защищая мой фланг, я вернулся к своему наблюдательному пункту посередине роты, ожидая каждую секунду появления первых германцев на другой стороне поляны.

В тот момент, когда все были в напряженном ожидании, я услыхал под соснами, на другой стороне поляны, стоны и крики на русском языке. Я опасался выйти слишком далеко вперед по направлению к ним, зная, что германцы могли появиться каждую секунду и что тогда я оказался бы между линиями огня моей собственной роты и германцев. Все же я бросился вперед так быстро, как только мог, чтобы посмотреть, что там происходит. Я увидал в траве между деревьями человек двадцать солдат 164-го полка, бывших в патрульном дозоре на левом фланге своего полка и раненых в стычке с передовыми патрулями германцев. Услышав с одной стороны треск веток под ногами колонны немецкой гвардии и увидав наши боевые построения с другой стороны поляны, они поняли опасность своего положения и заклинали меня убрать их оттуда до начала сражения. Я уже различал в бинокль сквозь редкие деревья наступающие линии германцев. Уступить чувству жалости к солдатом означало, проиграть не только собственное сражение, но, возможно, и сражение всего фланга армии. Несколько моих солдат вызвались рискнуть побежать вперед и перетащить своих раненых товарищей на нашу линию. Я вынужден был приказать всем остаться на местах, а сам пополз обратно к своей позиции в центре роты. Затем я встал там на ноги, скрываясь за густыми кустами, следя за приближающимися германцами и стараясь определить расстояние и точное время, когда я должен был скомандовать дать первый залп. Первый появившийся перед нами батальон германцев двигался довольно беспечно, повидимому не подозревая о нашем присутствии. Германский патруль, разбивший перед тем патруль нашего 164-го полка, повидимому донес, что дорога свободна, и теперь немцы полагали, что они совершают фланкирующее движение.

В первой идущей гуськом колонне я хорошо различил пожилого человека, очевидно командира батальона, и около 20 офицеров позади него, а затем сплошную колонну гвардейского полка, маршировавшую за ними с ружьями на плечах.

Когда они оказались на расстоянии около 150-ти шагов от нашей линии, я приказал дать первый залп. После этого приказа я не мог больше направлять огонь своей роты. Часть солдат начала стрелять индивидуально, причем некоторые из них целились точно, а другие стреляли без прицела. Но

быстрота этого огня была так интенсивна, что он смыл не только наступавшую колонну, но даже часть высоких сосен по другую сторону поляны были срезаны под корень пулями и упали вместе с немецкими солдатами.

Мне трудно определить, сколько времени этот огонь продолжался. Немцы на него отвечали, бросившись на землю рядом с убитыми и ранеными, и начали стрелять по нашей защите, но кусты прикрывали нас довольно хорошо, а они стреляли наугад, не будучи сами ничем защищены.

Я полагаю, что все это продолжалось не более десяти минут. За это время большая часть патронов моей роты была расстреляна. Когда я выяснил число наступавших на нас немцев и понял, что стрелять предстоит еще много, а запасы наши истощились, я послал патруль за новыми ящиками. Последние патроны люди выпускали уже в состоянии паники, совершенно беспорядочно, а я и не мог и не хотел останавливать огня. Но когда ящики с патронами прибыли, они уже не были нам нужны, и я мог спокойно пройти по тому месту, где только-что находились немцы. Двадцать человек раненых, лежавших между нами и немцами, конечно, были убиты первыми залпами...

Я не мог сосчитать число убитых в этом бою немцев. Впрочем, это был даже не бой: наши потери были так незначительны, что его можно было бы назвать убоем немцев — на другой стороне поляны их лежало более тысячи. Так как они шли тесно сомкнутыми колоннами, они наваливались при нашем огне друг на друга и теперь заполняли своими трупами эту просеку в Карпатских лесах.

За несколько месяцев войны мои нервы уже привыкли к ее ужасам, но в тот день были минуты, когда я не был больше в состоянии эти ужасы выносить и находился на границе нервного шока в тот момент, когда прибыл ординарец из штаба с сообщением, что на основании доклада полковника 164-го полка командир нашей дивизии поздравляет меня со спасением всего положения на этом фронте и что по его донесению Император наградит, меня высоким знаком отличия.

После того, как напряжение этих минут ожидания и панической стрельбы миновало, солдаты моей роты были очень счастливы. Они хотели немедленно броситься искать какой-либо добычи на мертвых гвардейцах. Единственное, что им было разрешено и даже приказано взять, это были ружья, а я взял себе в виде воспоминания несколько офицерских

сабель с гравировками. Количество боеприпасов и ружей на убитых было так велико, что одна рота даже не могла их унести, и мне пришлось просить выслать повозки и грузовики, чтобы все забрать.

На этой позиции нам пришлось остаться еще один день, но атак на этом фронте больше не повторялось. Действия немецкой гвардии были пресечены.

Как я узнал впоследствии, та же картина, что была у нас, повторилась по всей линии на протяжении нескольких километров. Переброшенная с французского фронта германская гвардия была неправильно осведомлена о качествах русской армии и о силе ее огня. В этот холодный декабрьский день двинутая против нас дивизия Баварской гвардии перестала существовать.

* * *

После битвы с Баварской гвардией при Муховке мы продолжали свой поход на юг, следуя главным образом вдоль восточных склонов Карпатских Гор. Во избежание воздушных атак противника, поход этот проводился обычно ночью. К 20-му декабря мы дошли до места, где шел жестокий бой. Повидимому это место в горах являлось своего рода тактической позицией, ключем ко всей обстановке.

Пехотная дивизия, которую нам предстояло заменить потеряла уже несколько своих батальонов в боях за одну гору, называемую 384. Если Русской Армии удавалось захватить эту гору в течение дня, то к утру австро-венгерская армия снова отнимала ее яростными атаками.

Мой батальон держали в резерве в то время, когда первый батальон был послан атаковать гору. Командовал им мой бывший батальонный командир, Полковник Канцеров, так тяжело раненый в первом сражении и только что вернувшийся из госпиталя. Он вел свой батальон великолепно и овладел горой 384, взяв при этом значительное число пленных и пулеметов.

Это было днем 21-го декабря, 1914 года. Перед самым рассветом меня разбудил ординарец полкового штаба, а когда я явился в штаб, мне сообщили, что нашему батальону предстояло намедленно отправиться к горе 384, где с первым батальоном случилось что-то странное. Никто не знал наверное, что именно случилось, но телефонное сообщение было

прервано, и они не могли связаться с Полковником Канцеровым.

Приняв обычные предостережения, мы отправились к горе 384, и у подножия ее нашли в маленькой, покинутой хижине Полковника Канцерова с двумя его солдатами связи. За те немногие месяцы когда я знал Полковника, я никогда не видал его в таком состоянии депрессии и упадка сил. Когда я спросил его, где находился его батальон и что случилось, он показал мне с полными слез глазами на двоих находящихся с ним солдат и сказал разбитым голосом, что это было все, что осталось от Первого батальона. После этого он сел за стол и опустил свою голову на скрещенные руки. Других объяснений не требовалось. Мы все поняли, что гора 384 отбита внезапной атакой австрийцев, и что Полковник и его двое солдат были единственными, избавившимися от смерти или плена. От солдат мы потом узнали, что Полковник штыком пробился к ним. Мы также узнали, что гора 384 находилась теперь в руках одного из отборных венгерских полков.

В это время мой, Четвертый, батальон находился под командой поручика Гладковского. Несколько месяцев до начала войны у него обнаружился туберкулез; он ушел в санаторий и собирался выйти из армии по болезни. С объявлением войны он вернулся на действительную службу, заявив, что доктора уже приговорили его к смерти, но он предпочитал смерть солдата в поле, смерти в кровати в санатории. Во всех предыдущих боях поведение его целиком подтверждало его намерения. Он никогда не искал защиты от опасности, никогда не берег свою жизнь. У всех нас было впечатление, что он искал смерти в бою, потому что он слабел день ото дня. В условиях военной жизни болезнь его быстро прогрессировала.

В этот день он чувствовал сильную слабость и, придя ко мне в роту, сообщил мне откровенно, что его физическое состояние в этот день было-бы серьезным препятствием при выполнении предстоящей нам задачи, что он не мог двигаться и идти достаточно быстро, чтобы добраться до того места, где больше всего требовалось его присутствие, а так как задача нашего батальона была вновь занять и удержать гору 384 любой ценой, то он вверяет свой батальон мне.

Я указал ему, что я не был следующим на должность командира, так как в батальоне было два других ротных ко-

мандира старше меня и по чину и по сроку службы. Он ответил, что он доверяет моему суждению и уверен, что я справлюсь с создавшимся положением лучше, чем какой-либо другой офицер его батальона.

Пока мы совещались о плане действий, перед нами открылись в свете зари подступы к горе 384. Между местом нашей позиции за лесом и крутыми склонами горы 384 находилась довольно глубокая долина с протекавшим в глубине ее ручьем. На склонах горы, в общем голых, кое где были места, покрытые кустарником и деревьями. В полевой бинокль можно было различить на вершине горы довольно примитивные заграждения из колючей проволоки, частью разрушенные предыдущими боями, а также окопы, занятые в настоящее время венгерским полком.

Согласно приказа моего батальонного командира я принял командование и сделал точную диспозицию каждой роты равно как и путей, по которым они должны были следовать. Трем ротам надлежало атаковать противника одновременно. Четвертая, остающаяся под моим командованием, рота должна была следовать сзади с тем, чтобы ударить в тот момент и там, где я найду необходимым.

Выйдя до рассвета, роты быстро двинулись вперед в боевом порядке, а я остался на противоположном склоне, наблюдая за ними через полевой бинокль. Видно было как они быстро поднимались по крутому склону горы 384 и дошли до половины ее до того как защитники горы заметили их и открыли сильный огонь из пулеметов и винтовок. К этому времени ко мне присоединился поручик нашей артиллерийской бригады, посланный вперед для корректирования огня наших батарей по телефону. По мере того как светало, мы стали ясно различать откуда шел смертельный пулеметный огонь и где находились те немногие полевые орудия, которые удалось доставить ночью для поддержки венгерской пехоты. Наши очень успешно сосредоточили свой артиллерийский огонь именно на этих пунктах, облегчая этим самым опасное продвижение моих трех рот. Мне с моей позиции казалось, что они уже почти достигли вершины, когда их остановил огонь неприятеля.

Я не мог рассчитывать на то, чтобы, прошедшие уже такое большое расстояние под огнем и теперь лежащие, частично окапываясь, близ колючей проволоки солдаты могли опять встать и набрать достаточно инерции для продвижения

вперед, в последнюю атаку. Наступила очередь резервной роты вмешаться поскорее в дело.

Когда я принял командование батальоном, я сохранил при себе трех человек от каждой роты как посыльных. Теперь трое из них посланы были с приказом каждой соответствующей роте на передовой позиции не двигаться больше до моего прибытия, ждать моего приказа открыть самый сильный и частый огонь какой они только будут в состоянии поддерживать и продолжать его пока у них хватит на это сил, стреляя не в какую-нибудь определенную, видимую ими цель, а просто покрывая венгерскую траншею. Я попросил о том-же находившегося около меня нашего артиллерийского офицера, а также просил его телефонировать всем батареям в пределах досягаемости нашей горы открыть возможно более частый огонь по траншее, поддерживая его до тех пор пока я не прикажу прекратить его совсем. Затем мы условились относительно сигналов, которые я дам с горы, после того как я переброшу моих людей через вершину, для окончательного штурма, с тем, чтобы предупредить нашу артиллерию о необходимости прекратить огонь в тот момент, когда мы сами будем уже драться наверху, у траншеи.

Все было готово. Наша артиллерия и наши три роты впереди открыли яростный огонь. Моя резервная рота быстро двинулась вниз по течению ручья и вверх по склону. Наши потери были сравнительно незначительными, так как венгерцы не могли видеть нашего наступления и все их внимание сосредоточено было на находящихся перед ними трех ротах. Мы сделали небольшую остановку у последнего маленького леска на склоне горы для того, чтобы дать солдатам вздохнуть и собраться с силами. Затем мы пустились бегом вверх по горе, а когда мы прошли место занятое нашими передовыми ротами, они быстро поднялись, присоединились к нам, и мы все вместе бросились к вершине горы. В этот момент я дал условленный сигнал нашим артиллерийским наблюдателям, и наш артиллерийский огонь прекратился.

Благодаря тому, что я не был так-же тяжело нагружен патронами как солдаты, я бежал немного скорее их и оказался на несколько секунд совершенно один на вершине 384. Несколько венгерцев, со штыками наизготове, бросились по направлению ко мне с тем, чтобы сбросить меня по склону горы вниз. Я отбивался от них саблей. Между тем, огонь совершенно прекратился, и мои солдаты появились со всех

сторон горы. Тут начался уже настоящий штыковой бой, первый с самого начала войны, в котором мне действительно пришлось участвовать. Во всех прошлых сражениях, всякий раз как дело доходило до атаки в штыки, противник, как правило, не принимал ее, а поворачивался обратно и бежал.

На этот раз окруженные со всех сторон венгерцы повели свирепый штыковой бой. Я помню, что во время этой схватки мне пришлось парировать приблизительно двадцать ударов моей саблей и выпустить из моего боевого пистолета на близком расстоянии два моих последних заряда.

Когда все было кончено и оставшиеся в живых венгерцы бросили свои винтовки и подняли в знак сдачи руки, я спешно подсчитал их и отправил 570 пленных в штаб нашей дивизии под небольшим эскортом моих солдат. Помимо этого захвачено было двенадцать пулеметов и четыре артиллерийских орудия. Моя походная шинель была разорвана штыками и пулями во многих местах, но на мне самом не было ни одной царапины.

С вершины горы 384 ясно видна была вся линия простирающихся на юг австро-венгерских позиций. Я находился на их фланге и немного позади его. Все их проволочные заграждения и окопы были в восточном направлении, фактически ничем не защищенные со стороны занятого мною места. Возможность очистить значительную часть их позиции фланкирующим огнем была настолько очевидна и так соблазнительна, что я не стал ждать приказа из штаба или подтверждения плана моих действий, спешно набросанного мною в моей полевой книжке и посланного в штаб нашей дивизии вместе с эскортом военнопленных.

Оставив одну роту для удержания вершины горы 384, я начал с тремя остальными ротами быстрым маршем вторжение во фланг австро-венгерской позиции, подходя к каждой ее части слева от них и позади них. Нам, в сущности, не было оказано никакого сопротивления. Очистив таким образом один холм за другим, я послал в соответствующие части Русской Армии на другой стороне долины своих ординарцев с сообщением, что находящийся перед ними фронт дивизии свободен от неприятеля, и с просьбой продолжать действовать, так как им не будет оказано никакого сопротивления.

Таким образом, вплоть до наступления темноты, я прошел вдоль австрийской границы почти десять километров. Затем я объяснил моим солдатам, какую мы одержали по-

беду и вернулся к моей первой горе 384. Возвращаясь, я прошел вдоль окопа, занятого уже соответствующими батальонами и разными другими полками, стоявшими раньше против этой позиции.

На горе 384 я нашел приказ Полковника моего полка держать позиции занятые нами сейчас и начать наступление на рассвете. Действие моего фланкирующего движения было уже известно ему, и он указал, что ввиду его успеха он не мог осудить меня за то, что я взял на себя чересчур большую ответственность.

Австрийцы пытались в ту-же ночь снова занять гору 384, но мы были настороже и отбили атаку с помощью захваченных нами пулеметов.

На рассвете следующего утра мы тронулись на запад. Мы быстро прошли маленький городок, названия которого я теперь уже не помню и который был совершенно покинут населением. Днем мы миновали две или три долины, а вечером оказались перед другим укрепленным пунктом, обозначенным на карте как гора 413. Глядя на необычайно крутые склоны этой горы, я понял, что взять ее будет очень трудно. Западные склоны ее, однако, были очень отлогими, и мне пришло в голову что было-бы гораздо легче обойти эту гору ловким маневром и атаковать с противоположной стороны. Для этого, однако, требовалось-бы фактически пересечь в каком-либо месте боевую линию австро-венгерской армии. К югу от горы 413 протекала узкая речка, часть которой, вместе с обоими ее берегами, густо поросли камышом.

В сопровождении небольшой группы разведчиков, я спустился вниз с целью исследовать речку и выяснить ее глубину. Она оказалась мне по грудь, а дно ее было каменистое. Мы не могли, однако пройти слишком далеко, потому что австро-венгерские линии, простиравшиеся вплоть до реки, охранялись солдатами, открывшими огонь по нашим разведчикам.

Когда стемнело, я взял с собою две роты и, приказав им соблюдать полную тишину, велел обвязать их обувь мягкими тряпками с помощью веревок, а также и все части их амуниции, которые могли произвести малейший звук при движении. После этого мы все двинулись гуськом в реку. Мы шли по грудь в воде и миновали австро-венгерские линии незамеченными. Камыши хорошо скрывали нас, и после того как я убедился в том, что мы прошли по крайней мере пол-

километра за австро-венгерскими линиями, мы вышли из воды. Мы все очень прозябли и чувствовали себя неприятно, но всех нас согревала мысль о сюрпризе, подготовляемом нами врагу.

На рассвете, без единого выстрела, мы стремительным натиском атаковали позицию 413 сзади. Победа была легкой и почти бескровной.

Когда, находясь на вершине 413, я послал донесение о том что она была в наших руках, я присоединил к моему донесению почти 1.000 пленных.

В ответ мне сообщили, что, благодаря моему захвату горы 413 и моему фланкирующему обходу предыдущего дня, началось общее отступление австро-венгерских сил с этой позиции в размере нескольких армейских корпусов, и что донесение из моей полевой книжки, посланное накануне в различные полки по линии с сообщением, что они могли безопасно продвигаться вперед и что позиции перед ними были мною очищены, направлены все в штаб армии, а Командующий нашей армии отправил Государю Императору телеграфное ходатайство о представлении меня к офицерскому Георгиевскому Ордену.

Этот орден был основан Екатериной Великой и считался высшим знаком военного отличия. Его нельзя было даровать простым приказом, даже приказом Императора. Каждый раз, когда рассматривался вопрос о награждении этим знаком отличия, его расследовала Георгиевская Дума, созываемая при штабе армии и доносила о результатах его, так как личная храбрость, как таковая, — недостаточная причина для дарования этого знака — ордена Св. Георгия, а главным образом требовались положительные доказательства, что действия, получающего Георгиевский орден, имели положительное отношение к удачному исходу битвы.

Как пример того, насколько высоко ценился этот знак отличия, и как редко его получали, достаточно указать на то, что один из первых орденов Св. Георгия в первой Мировой Войне был пожалован Генералу Жоффр после того, как он выиграл битву на Марне.

Все прочие знаки отличия были частью прав Императора, но орден Св. Георгия был дарован Императору Николаю Второму только в конце 1916 года, после большого наступления Генерала Брусилова, когда Николай Второй был Верховным

Главнокомандующим. Русский Император ценил этот знак отличия настолько, что никогда не расставался с ним даже после революции. Это был единственный знак отличия, который он после этого носил, и с этим орденом на груди он был убит со своей семьей в 1918 году.

Орден Св. Георгия — очень простой, покрытый белой эмалью золотой крест на черной с желтым ленточке.

В императорской России он давал громадные преимущества тем немногим, кто имел счастье получить его. Одним из этих прав было притти к Императору и говорить с ним в любое время дня и ночи. Кавалеру ордена Св. Георгия открыт был доступ к Императору. Кроме этого, были еще и многие другие привилегии на службе и в частной жизни, и получить этот орден было всегда высшей мечтой каждого офицера в Армии.

Несколько дней спустя прибыл телеграфный ответ из Штаба Армии. Полк был в резерве. Ординарец Полковника прибыл во время обеда и вызвал меня в полковой штаб. Когда я прибыл туда, я нашел там собравшимися всех офицеров. При моем входе Полковник дал приказ всем встать. Я стоял «смирно», когда он подошел ко мне и прочел телеграмму с приказом подписанным самим Императором, в котором он, вместе с дарованием мне ордена Св. Георгия, повысил меня на один чин, сделав поручиком.

Полковник снял со своей груди орден Св. Георгия, полученный им в японскую кампанию 1904 года, и приколол его к моему мундиру. Несколько недель спустя, из Главного Штаба прибыл мой знак отличия со всеми сопровождающими его документами, но этот маленький, обветренный белый крестик, который Полковник носил с кампании 1904 года, все еще остается самым ценным из всего того, что я имею.

Остальные дни декабря мы шли опять на юг. На Рождество мы были на берегах реки Сана в Галиции. За обладание западным берегом реки Сана шло жестокое сражение, продолжавшееся три дня. В этом сражении я потерял одного из моих лучших друзей, которого я знал с моих студенческих дней в Киеве.

Я не хотел верить сообщению о его смерти до тех пор пока не нашел его, сраженным пулей. В своей левой руке он все еще сжимал револьвер, тогда как правая держала саблю.

Эта смерть была большим ударом для меня, но смерть его

была вероятно мгновенной, так как лицо его не выражало ни боли ни страданья. Я выхлопотал для него отдельную могилу, надеясь что его родственники, мои милые друзья, впоследствии приедут взять его тело обратно в Россию.

Хотя мы и заняли западный берег Сана, для всей нашей армии считалось не безопасным оставаться за рекой, переправа через которую была очень трудна.

Дороги в Галиции зимою становились почти непроходимыми, а так как погода становилась все хуже и хуже, казалось что должно было наступить некоторое затишье, возможно до весны. Мы отошли на восточный берег Сана, сохранив за собою мосты и имея на западном берегу перед каждым мостом маленькое укрепление — так называемый «тет-де пон» или предмостное укрепление. Это устройство позволяло всей армии расположиться за трудно-переходимой рекой удобнее, и в то-же время, в случае необходимости наступать, облегчало переход на другой берег реки без необходимости снова ее форсировать.

Вполне естественно, что активность неприятеля всегда сосредотачивалась на этих предмостных укреплениях, побуждая его захватить и самые мосты. Удержать эти веерообразные укрепления перед мостом было очень трудно и получающие это задание батальоны приходилось, как правило, сменять каждые три дня. Очередь моего батальона занимать одно из подобных укреплений на реке Сан выпала на Рождество. Находящиеся в очень низкой местности окопы были наполовину полны водой и грязью. Шла непрерывная пальба, так как немецкие линии были очень близко от наших укреплений. Все мы должны были быть постоянно настороже: спать могла только одна треть солдат, при этом совершенно одетой, с ружьями в руках. Остальные стояли по колено в грязи и в воде, напряженно глядя на вражескую линию. Ни один офицер не спал ночью, а днем мы чередовались только вздремнуть.

Находившийся в наших руках узкий мост был днем и ночью под непрерывным огнем. Всякая попытка даже отдельных людей перейти его днем была безуспешна. Расстояние было такое близкое, что меткие стрелки могли без труда застрелить его. Поэтому все сообщение с противоположным берегом производилось только ночью. Наши инженеры чинили причиненные стрельбой мосту повреждения тоже исключительно в ночное время.

Доставка съестных припасов производилась через мост только солдатами-носильщиками. При первой попытке перенести через него полевую кухню, пущенная неприятелем световая ракета осветила мост на достаточное время для того, чтобы вражеская артиллерия разбила эту кухню. С этих пор мы не рисковали этого делать, и наше снабжение продовольствием стало очень неправильным.

Стрельба на этом участке была настолько сильна, что решено было не пытаться сменять батальоны у предмостного укрепления, так как это потребовало бы постоянных переходов одного батальона на запад, а другого на восток, в результате чего потери увеличились бы. Мой батальон оставался у предмостного укрепления сорок дней.

У нас не было больших потерь, но по истечении этого срока, я сам, каждый из офицеров и каждый солдат батальона были истощены бессонницей, а невозможность переменить одежду сделала их невероятно грязными и причиняла неудобства. Трудно описать то чувство огромного облегчения, когда мы, наконец, шли в резерв, на отдых.

На следующий день после нашей смены я был вызван в штаб полка. Полковник сообщил мне, что меня отправляют со специальным поручением на две недели в мой родной город Киев. Я был несказанно счастлив, тем более, что в то время в армии еще не существовало регулярных отпусков. Я был готов к отъезду через полчаса по получении приказа.

Все железные дороги в боевой зоне были повреждены, и мне пришлось ехать около ста километров верхом прежде, чем я мог добраться до поезда. Я ехал эти сто километров так быстро, что по прибытию на станцию моя не особенно сильная лошадь пала. Мне было ее очень жаль, несмотря на то, что это не была моя настоящая полковая лошадь, а лишь одна из захваченных нами австрийских лошадей.

Поезд, везший меня из этого неизвестного маленького галицийского городка в Львов, шел около 20 миль в час и стоял на некоторых станциях бесконечно долго. От Львова до Киева было уже регулярное сообщение и поезда шли быстро.

Дома меня никто не ждал и приезд мой был большим и радостным сюрпризом для моей семьи. Две недели моего специального поручения в Киеве пролетели для меня слишком скоро.

По законам военного времени никто никогда не должен

был знать о расположении какой либо части армии. Перед возвращением на фронт меня научили не ехать на ту станцию откуда я выехал, а сперва явиться в штаб армии. Из штаба армии меня направили в штаб корпуса, потом в штаб дивизии, и местонахождение моего полка дано было мне только в штабе дивизии. Мне стало ясно, что оно передвинулось значительно южнее.

Когда я наконец добрался до моего полка, то он находился на много миль южнее того места, где я его оставил две недели тому назад, высоко в Карпатских горах. Зимняя погода делала движение невозможным, все остановилось. Дороги были непроходимы как с нашей так и с австрийской стороны, доставка боеприпасов задерживалась, артиллерия не могла двигаться, и единственное что мы могли делать, это приспособить наши окопы возможно лучше на зимовку.

Иногда мы делали попытку овладеть ершиной какой либо горы, которая могла представить лучшую возможность для обстрела и наблюдения, но такие действия имели лишь местное значение.

В одну из схваток в этой горной войне, в тот момент, когда я вел свою роту в местную атаку, австрийская граната взорвалась прямо передо мною, и разорвала кобуру моего пистолета на куски, ранив одного из солдат, шедшего рядом со мной. Одновременно с этим началась, под предводительством одного Егерского батальона, контр-атака. Так как нас было значительно меньше, мы поспешили отступить к нашим окопам.

Вышло так, что я оставался некоторое время один с упавшим на моем пути раненым солдатом. Он был одним из моих ординарцев по доставке приказов в роты. Я знал его по имени и в лицо и не хотел оставить его одного раненым. Поэтому я поднял его и понес на некоторое расстояние под гору, пока не нашел солдат, помогших мне передать его санитарам-носильщикам.

В то время я не придал этому случаю особого значения и даже забыл как солдата звали по имени. По излечении он, вероятно, послан был, как это часто бывает, в другой полк и я никогда не видел его до одного, очень странного и трагичного момента во время революции, когда ему выпал случай полностью отплатить мне за все сделанное ему.

В ноябре 1918 года я отправился один на аэродром в нескольких милях от Киева с тем, чтобы всадить несколько

пуль в машину моего особого одноместного истребителя, который в любую минуту мог быть захвачен большевиками. Я не хотел, чтобы им попался в руки мой великолепный, скоростной и превосходно вооруженный одноместный истребитель.

Я почти-что опоздал сделать это. Наступающие линии большевиков уже окружили аэродром, услыхали мои выстрелы в мотор самолета. Несколько человек бросилось в ангар и гнались за мной, стреляя в то время, как я выбежал из задней двери ангара и пустился бежать через поле к железнодорожной станции. Мы обменялись несколькими выстрелами, но у меня был автоматический пистолет, а у них ружья, и их было сотни против меня одного.

Когда я добежал до железнодорожной станции, привлеченные выстрелами Красные бежали почти со всех сторон и я считал себя уже погибшим. У меня не оставалось патронов, я был измучен бегом и мне негде было спрятаться.

В этот момент из одного из стоящих у платформы паровозов я услыхал удивленный крик: «Это вы, Капитан Сергиевский?»

Я поднял голову и увидал знакомое лицо машиниста, но не мог вспомнить, где я его видел раньше. Он закричал мне: «Идите сюда, скорее!»

Я влез на паровоз не задавая ему никаких вопросов. Он дал полный ход вперед, и мы помчались, сквозь залпы выстрелов Красных, в Киев. Этот человек был тот самый солдат, которого я нес вниз под гору в Галиции в одну из февральских битв в 1915 году. Он заплатил мне свой долг полностью.

Пасха 1915 года застала нас в окопах южной Галиции. Дороги все еще были непроезжими, и большая часть нашего времени шла на то, чтобы сделать окопы по возможности сухими и удобными.

В начале марта 1915 года я услыхал в телефон радостный голос нашего Полковника. Он поздравил нас со взятием крепости Перемышль, считавшегося до сих пор военными авторитетами неприступным. Перемышль окружен был русскими войсками с самого начала войны. Было сделано много попыток взять его приступом. Русская армия несла огромные потери, но все безуспешно. В марте 1915 года, вследствие недостатка боеприпасов и продовольствия, на форту был выкинут белый флаг, и гарнизон сдался. Это был очень при-

ятный и очень неожиданный сюрприз, который праздновался повсюду в России как одна из величайших побед, одержанных в этой кампании.

Воодушевленное этим успехом, наше Верховное Командование наметило продвижение в Карпатские горы с целью занять возвышавшийся над нами мощный гребень.

28-го марта 1915 года я повел атаку моей роты вверх по крутому уступу горы. Целью моей была венгерская батарея. Используя рельеф местности, мы смогли подойти к ней очень близко почти без потерь. Немногие остающиеся до цели ярды нам пришлось бежать в открытую. Я побежал вперед изо всех сил, а вслед за мною побежали и солдаты моей роты, оставившие по моему приказанию все свои мешки и большую часть патронов для облегчения бега в окопах. Я предполагал, что мы получим все наши запасы обратно, захватив батарею. Не приняв нашей атаки, защищавшие батарею пехотинцы убежали в панике, но артиллеристы остались на своих местах.

Я услыхал данную по немецки команду «батарея, огонь», и немедленно после этого почувствовал сильную боль в правом локте, в правом боку, во лбу, и кровь заструилась по моему лицу.

Я упал от удара, но немедленно вскочил и увидал, что вокруг меня никого не было. В тот момент когда меня ранили и я упал, мои солдаты повернулись и отступили за первый холм, с целью укрыться от огня.

Прапорщик моей роты бросился ко мне и помог мне, после чего меня передали носильщикам-санитарам и отнесли вниз в наш окоп. У меня не оказалось настоящих ран ни в правом боку, ни в правом локте, но моя гимнастерка и моя рубашка были разорваны с правой стороны и кожа под ними содрана. Я убежден, что осколок снаряда пролетел под моим предплечьем, разорвав мою одежду и содрав кожу с правого бока и с внутренней стороны предплечья.

Обломок стали засел у меня глубоко во лбу над левым глазом. При исследовании в госпитале, врач нашел, что осколок остановился очень близко от мозга, повредив нерв левого глаза. В то время я ослеп на левый глаз.

Добраться из наших окопов до штаба полка возможно было только верхом или пешком. При моем состоянии я не мог ни идти пешком, ни ехать как следует верхом, но мне как-то удалось сесть на очень спокойную лошадь, а двое

из моих солдат шли по обе стороны ее с тем, чтобы подхватить меня если я упаду или потеряю сознание. Мне понадобился целый день, чтобы, наконец, добраться до полкового штаба.

Полковой хирург обнаружил, кроме ранения, то что я уже знал, а именно, что в икре моей левой ноги засела пуля, причем мой сапог был полон крови, но боль во лбу, в боку и в предплечье была так сильна, что я не замечал раны в ноге в продолжение почти 24 часов.

Полковой хирург пытался извлечь кусок стали из моего лба, но нашел операцию слишком сложной для полевого госпиталя, и посоветовал мне отправиться возможно скорее в гарнизон дивизии. Все мои другие раны он перевязал очень искусно.

Меня отправили в госпитальном фургоне в город Станиславов, где находилась крупная госпитальная база. Лишь несколько дней назад, у Станиславова начался серьезный бой и все госпиталя были переполнены ранеными, а врачи и сестры работали 24 часа без перерыва. Исследовавший мою рану врач заявил, что причина сложности моей операции заключалась в том, что поврежден оптический нерв и предупредил меня, что если операции не будет, то я останусь слепым и что он знает только одного хирурга способного сделать подобную операцию успешно, причем этот хирург находится в госпитале Красного Креста в Киеве.

Я просил о немедленной эвакуации меня в Киев. Мне выдали все необходимые бумаги, но мне пришлось ждать еще неделю, так как все поезда Красного Креста были переполнены. Тогда я решил поехать на свой счет.

Когда я прибыл на железнодорожную станцию, то оказалось, что все места в поезде были проданы на три дня, вперед, и что я мог заказать себе место только на четвертый. Из предыдущих разговоров с врачами я знал, что тогда будет уже поздно восстановить мое зрение. Я пошел к военному коменданту станции. К моему удивлению это был офицер моего полка тяжело раненый в одном из первых боев, и назначенный на эту должность как инвалид.

Я объяснил ему мое положение, он пошел со мною в поезд и нашел купе занятое двумя генералами генерального штаба, ехавшими в Киев со специальным поручением. Мы объяснили генералам чем я рисковал, и они очень охотно согласились разделить свое купе со мной.

Я полагаю, что я выглядел очень жалким. Вся моя голова была забинтована, виден был лишь один глаз. Правая рука была на перевязи, и я сильно хромал после ранения правой ноги.

Со мною ехал мой ординарец, который помогал мне ходить и нес весь мой багаж.

По прибытии в Киев, и прежде чем пойти в госпиталь, я отправился прямо домой. Мой сын, которому тогда было четыре года, рассказал мне впоследствии, что первым воспоминанием его жизни был мой приезд домой. Вид всего забинтованного отца так поразил его детское воображение, что он не помнит ничего, что было перед этим или после этого, но что он по прежнему ясно помнит возвращение его отца домой.

На следующий день я был у знаменитого хирурга, который немедленно оперировал меня. Я до сих пор не знаю почему, но он заявил, что в таком случае как мой нельзя давать наркоза. Мне кажется, я все еще слышу скрип инструментов в моем черепе...

Операция длилась недолго, но была крайне мучительной. По окончании ее, хирург показал мне очень странный кусок стали, извлеченный им из моей головы. Ему пришлось сильно расширить рану в моем лбу для того чтобы вынуть его, но постепенно мой глазной нерв зажил и зрение моего левого глаза восстановилось.

Согласно правил Русской Армии, мне надо было периодически являться на врачебную комиссию. Это происходило каждые две недели, и комиссия определяла могу-ли я еще оставаться в госпитале или под наблюдением врача, или обязан вернуться на фронт. Когда третья по счету комиссия постановила, что я могу оставаться еще по крайней мере месяц в Киеве для излечения всех моих ран, и ввиде компенсации за большую потерю крови, я не был вполне согласен с ее мнением. Я чувствовал себя достаточно сильным для того, чтобы вернуться обратно, и сделал это добровольно.

Возвращение в полк

Когда я, наконец, нашел свой полк, он был уже опять в другом месте. В поисках его, я встретился с тремя другими офицерами моего полка тоже возвращавшимися по излече-

нии ран обратно, и мы ехали все вместе, из штаба армии в штаб районного корпуса. По прибытии в последний, мы осведомились у начальника штаба о местонахождении нашего полка. Поглядев на нас как то странно, этот щеголеватый молодой генерал генерального штаба сказал: «125-й полк? Ну, половина его находится здесь, в этой комнате».

Для нас это было страшным ударом. Мы поняли, что наш полк постигло какое-то ужасное бедствие. Хотя сообщение начальника штаба оказалось, к счастью, преувеличенным, тем не менее факт остается фактом: из семидесяти семи офицеров, выступивших с нашим полком при объявлении войны, в живых осталось только семнадцать.

Когда мы, наконец, отыскали штаб полка, то Полковник приветствовал нас словами: «Вы нужны нам больше чем когда либо».

Мы ждали прибытия новых подкреплений для нашего полка и не имели возможности ничего предпринять до прибытия новобранцев, которых нам предстояло обучить прежде чем они окажутся на одном уровне с остальными солдатами в каждой из рот.

Мне поручено было командование тремя ротами, так как я оказался теперь единственным старшим офицером достойным этого доверия. Немногие остальные офицеры этих трех рот только что прибыли из военных училищ и не имели еще боевого опыта.

Этот, выработанный на основании практики, способ назначения более опытных офицеров командовать несколькими ротами был принят вследствие крайне тяжелых потерь весной 1915 года.

Несколько недель после моего возвращения в штаб полка нас держали в тылу боевого фронта, посылая нам подкрепления, которые мы обучали и тренировали. Наконец пришел приказ снова двинуться вперед.

В этой прекрасной части Южной Галиции весна наступала довольно быстро. В это время наш фронт находился на реке Золотая Липа. Берега реки были холмистыми и покрытыми прекрасными деревьями. Эта часть фронта была сравнительно бездеятельна. В случае оживления боев нам предстояло бы форсирование реки, что было очень нелегким делом и могло повлечь за собой тяжелые потери, так как обе стороны позиции были сильно укреплены многими линиями колючей проволоки и хорошо оборудованными, окопами.

В назначенном моим трем ротам участке фронта река делала резкий изгиб в виде буквы «U». и если бы австрийцы удержали свою позицию вдоль берега реки, они находились бы под нашим продольным огнем. Поэтому им пришлось оставить берег реки и поддерживать более или менее прямую линию поперек изгиба «U». В этом было некоторое преимущество для нас, находившихся за рекой. Мы построили через нее временный мост, и моя задача состояла в том, чтобы занять австрийский берег реки, причем было приказано не принимать боя, который мог угрожать находившимся под моей командой ротам; мы должны были быть постоянно настороже, производить повторные разведки и иногда доставлять нашему командованию пленных, которые могли бы сообщить нам, какого рода войска находятся против нас. В случае наступления австрийцев мы должны были отойти на другой берег реки и переправиться к нашим укрепленным позициям.

Этот участок был очень благоприятен для отправки и приема шпионов. Контрразведка русской армии это использовала, и в этот период войны для штабного офицера нашего полка было обычным делом приходить ко мне в сопровождении какого-нибудь галицийского крестьянина или женщины с тем, чтобы я переправил их за австрийские линии под прикрытием какого-либо маневра, проводимого перед ними.

Кроме этого, мне также часто давали приказание следить за переходом шпионов с другой стороны и не стрелять при их приближении к нашей линии.

Нередко оказывалось, что посланные с другой стороны агенты, мужчины, были офицерами генерального штаба. Женщины бывали обыкновенно одеты галицийскими крестьянками, но однажды, когда мне не удалось переправить двух агентов на другую сторону и я вынужден был оказать им гостеприимство в маленькой избушке, оказалось, что обе эти галицийские крестьянки были очень культурными и талантливыми актрисами, работающими в разведке. Они великолепно подражали речи и манерам галицийских крестьянок, но в том случае, когда этого не требовалось, они были настоящими дамами общества, сведущими в литературе и музыке. Одна из них обладала прекрасным голосом и доставляла большое наслаждение мне и немногим молодым офицерам нашего батальона своим пением.

В июне 1915 года мы все еще оставались на этом участке. Я получил приказ, во что бы то ни стало достать пленных, так как наше высшее командование подозревало, что в австрийской армии, стоявшей в этой местности, произошли некоторые изменения и надо было узнать, какие именно дивизии или полки находятся перед нами. Даже в том случае, если бы пленные отказались говорить, мы всегда могли узнать по их документам и формам, к какой армии они принадлежат и номер их полка и дивизии.

Набрав около 30-ти добровольцев, я отправился однажды ночью выполнять это задание. Солдатам был дан приказ не иметь при себе из своего снаряжения ничего, кроме самого необходимого, и обернуть свои сапоги мягкими тряпками во избежание всякого шума. Накануне этой экспедиции я прополз, насколько это было возможно, вперед через траву и кусты, пытаясь выяснить, откуда можно было лучше всего внезапно атаковать австрийцев. В то время, когда мы осторожно двигались вперед, мои передовые патрули донесли, что впереди происходит какое-то движение, и когда команда соединилась с передовыми патрулями, то я увидал маленький австрийский патруль, кравшийся в нашем направлении и почти миновавший нас. Не дав ни одного выстрела, мы бросились на них и захватили восемь человек без каких-либо потерь с обеих сторон. Таким образом задача нашей экспедиции была выполнена, и мы вернулись обратно.

Один из захваченных был чехословак, и с помощью немногих известных мне польских слов, я понял, что он хотел предостеречь меня против предстоящей местной австрийской вылазки с целью отрезать посредством внезапной ночной атаки три моих роты от реки; их патруль был лишь частью этого передвижения.

Как только я добрался до места расположения моих трех рот, каждому солдату было приказано быть наготове, и, когда мы, действительно, заметили три наступавших австрийских батальона, маневрировавших так, чтобы отрезать нас от нашего маленького моста, мы открыли по ним огонь и, еще не получив на то приказа, начали уже двигаться через мост на восточный берег реки.

После того, как последний из моих солдат перебрался через мост, я перешел его сам и заметил, что между тем нескольким австрийским ротам удалось перебраться через реку слева и справа от моста и что они уже находились на

русской стороне. Нам угрожала возможность быть отрезанными от наших линий, но я знал, что некоторые из моих солдат уже дошли до нашей главной позиции и что находившиеся на нашей главной линии войска уже были поставлены в известность об этом местном наступлении. Единственное, чего я теперь, после перехода через реку, опасался, было то, что наши главные позиции могли открыть огонь раньше, чем мы доберемся до места. Мы еле-еле успели добежать до наших позиций, угрожаемые с обеих сторон австрийцами. В то время, когда я пробирался через колючую проволоку, я услыхал команду русского командира: «Пальба взводом!» и должен был закричать во весь голос, чтобы сообщить нашим офицерам на той стороне, чтобы они подождали открывать огонь по преследовавшим нас австрийцам, пока мы не переберемся к себе.

Я запутался в колючей проволоке, и мне трудно было освободиться. Рискуя своей жизнью, один из унтер-офицеров с главной позиции выбежал вперед — австрийцы уже стреляли в нас с очень близкой дистанции — и, перерезав колючую проволоку специальными плоскогубцами, помог мне освободиться. Я был здорово поцарапан, а одежда моя разорвана. Однако немедленно после того, как мы буквально ввалились в окопы нашей линии, я открыл очень сильный огонь, и австрийская атака была отбита.

Добравшись до ближайшего телефона, я вызвал штаб моего полка и донес о том, что в действительности произошло. К счастью, захваченные мною пленные были посланы вперед и уже дошли до полкового штаба. Таким образом, сведения, необходимые командованию, были получены.

Приказ от штаба дивизии сообщал, что изгиб «U» реки настолько важен, что его необходимо отбить от австрийцев. Так как я знал каждый куст, каждое дерево и каждый холм данного участка, то выполнение задания было поручено мне, и полковник моего полка спросил меня по телефону, что, по моему мнению, необходимо, чтобы отбить изгиб. Я попросил два батальона и восемь пулеметов. Они прибыли на рассвете в назначенное место, и мы повели контр-атаку против австрийцев.

Очень быстрым наступлением мы форсировали переход по нашему временному мосту и поспешно развернулись на другой стороне. Но встреченное нами сопротивление было настолько слабым, что приблизительно через два часа мы

уже заняли все то, что было необходимо для удержания изгиба реки в наших руках.

После установки телефонной связи я сделал из моего временного штаба доклад о полном успехе экспедиции через два часа после ее начала, с потерей лишь 10 раненых. Этому не хотели верить и послали офицера генерального штаба для расследования положения.

В течение более месяца наши действия на Золотой Липе носили тот же характер, причем нам приходилось то отступать на другой берег, то брать изгиб реки обратно. Затем, в связи с положением на других участках фронта, был дан приказ отходить. Мы отступили ночью, и по всей видимости австрийцы не заметили нашего отступления, так как не преследовали нас. Когда мы сделали остановку на один день и заняли временные позиции, на горизонте появились австрийские разведывательные отряды лишь в конце дня. Их главные силы не появлялись совсем. Без всяких помех со стороны неприятеля мы прошли ночью несколько миль назад, и это повторялось несколько ночей подряд.

Это было первым отступлением, пережитым мною с начала войны, и я был очень подавлен. Дух армии сильно упал. Нам, конечно, были объяснены стратегические причины этого отступления, однако каждая пядь завоеванной земли была куплена такой дорогой ценой, что отдавать ее добровольно и отступать ночь за ночью, верста за верстой, без единого выстрела, без всякого преследования со стороны неприятеля, было очень тяжело. Мы ощутили некоторое облегчение, когда, наконец, был получен приказ остановиться на сильно укрепленных позициях, заранее приготовленных для нас саперной армейской частью. Австрийцы пришли туда только два дня спустя после нашей остановки и, не делая никаких попыток атаковать нас, начали окапываться на противоположной цепи холмов.

Осенью того же года нас перебросили к румынской границе в Бессарабию. Почва этой губернии известна своим плодородием, но грязь от нее в период осенних дождей совершенно не поддается описанию. Это была черная, жидкая, липкая гуща, по которой мы двигались по дорогам со скоростью приблизительно одной версты в час. Труднее всего было двигаться артиллерии. Гужевые обозы опаздывали почти на две недели. Австрийцы испытывали в своем продви-

жении те же затруднения, так что в этот дождливый период не было ни одного настоящего боя.

Небольшая деятельность началась только после того, как морозы сделали дороги проезжими и подвоз артиллерийских боеприпасов улучшился. В декабре был отдан приказ атаковать австрийские позиции.

Идя в полной темноте во главе моей роты, я упал в покрытую свежими листьями яму, глубиной около 20 футов. Я знал, что на дне такой западни мог находиться острый кол или другое приспособление для того, чтобы убить попавшего в нее. Поэтому в момент падения я сосредоточил все свои усилия на том, чтобы упасть как можно прямее, не перегибаясь. Я упал в стоячем положении, прямо рядом с острым колом. Это спасло мою жизнь, но я растянул себе связки в щиколотке до такой степени, что после того, как меня вытащили, мне пришлось лежать 6 недель прежде чем я смог бы встать на ногу без костылей. Не желая эвакуироваться из-за такого незначительного повреждения, я просил разрешить мне в виде особой привилегии остаться в штабе полка: я сказал полковнику, что явиться в госпиталь с подвернувшейся ногой для меня было бы позором.

ЗАПИСКИ ЛЕТЧИКА



За время моего пребывания в полковом штабе пришел приказ, запрашивающий офицеров о желании добровольно перейти в авиацию, в виду расширения военно-воздушного

флота. Мне было совершенно ясно, что первый период войны, когда пехота могла делать интересные маневры и походные движения в поле, окончательно миновал. Мы окапывались в грязных траншеях, и пехотная война становилась все более и более однообразной и бездеятельной. Я был рад случаю вернуться снова к авиации и подал прошение о моем переводе.

Прошение мое было принято, и я был назначен в Севастопольскую Военно-летную школу. Перед тем, как отправиться в школу, я был на короткое время послан в 25-ю разведывательную эскадрилью в качестве наблюдателя с тем, чтобы ознакомиться с действиями военно-воздушного флота в современных условиях войны.

25-ая разведывательная эскадрилья была оборудована французскими аэропланами Вуазена с мотором толкательного движения Сальмсона. Наши задачи заключались в разведке, фотографировании и корректировке артиллерийского огня. Для своей собственной защиты у нас был один пулемет.

Вуазен был довольно медленной и не очень быстро маневрирующей машиной, что было большим недостатком при встречах со значительно более быстрыми и лучше маневрирующими германскими самолетами. Даваемые нам задания довольно часто требовали сравнительно дальних полетов вглубь вражеской страны, и значительный процент наших самолетов пропал там в воздушных боях.

Весной 1916 года эскадрилья находилась на Западном фронте. (Фронт с русской стороны тянулся приблизительно от Балтийского моря до румынской границы. Северная часть его называлась Северным фронтом, затем шел Западный фронт, затем Югозападный и, наконец, Румынский фронт.)

В одно ясное утро нам было дано задание направиться на расстояние около 100 километров за германские линии, к определенной железнодорожной станции и сосчитать находящееся там число железнодорожных вагонов, состав поездов и их направление, а также число поездов между этой станцией и следующей к востоку и к западу с указанием их направления.

Это задание требовало нескольких часов полета за вражескими линиями, на участке фронта, на котором, как нам было известно, у немцев имелась истребительная авиация. Когда это задание прибыло, начальник нашей эскадрильи

сказал нам, что он не желал бы назначать кого-либо из офицеров сам для выполнения этого задания, которое он считал очень опасным, и потому не хотел нести ответственности за свой выбор. Поэтому он предложил нам тянуть жребий. Сначала жребий тянули пилоты, и жребий лететь выпал на долю моего большого друга поручика Ходякова. Он просил не тянуть больше жребия на наблюдателя, а сказал, что если капитан Сергиевский согласится лететь с ним, то он не желает другого наблюдателя, так как чувствовал бы себя надежнее, имея меня при себе в качестве пулеметчика и наблюдателя. Я был очень рад принять это назначение, предвидя возможность интересной практики.

Интересная работа началась, как только мы перелетели линию. Нас атаковал двухместный самолет, желавший преградить нам путь. Пилот приказал мне не подпускать его к нам при помощи пулеметного огня, но не маневрировал в боевую позицию. Мы решили продолжать наш путь дальше, а двухместник, после нескольких неудачных попыток остановить наше движение, приземлился.

Выполнив наше задание и собрав все требуемые штабом сведения, мы повернули назад. Мы были на полпути домой, когда нам встретились два одноместных истребителя. Они начали одновременно повторно атаковать наш Вуазен. Ввиду того, что Вуазен был бипланом с толкающим пропеллером, он был плохо защищен сзади, и атакующий нас сзади и сверху самолет мог подлететь к нам очень близко и стрелять в нас, будучи сам хорошо защищен от нашего огня своим собственным стабилизатором.

Я видел своими глазами, как трасирующие пули отрывали во многих местах оболочку крыльев. Кабина пилота тоже была прострелена во многих местах, и щепки от разбитого дерева носились вокруг нас. Я стрелял, как только мог лучше, а пилот летел по прямой линии на восток, не имея возможности на медленном и неуклюжем Вуазене вступить в настоящий бой с одноместным истребителем.

Вдруг я заметил, что пилот повалился на ручку управления и наш самолет начал терять управление. Я прекратил всякую стрельбу и нагнулся над пилотом для того, чтобы схватить ручку управления. Мне удалось выправить самолет, когда пилот пришел в себя. У него были прострелены обе ноги в верхней части бедер. Его правая нога была раздроблена, и он не мог управлять рулем. Из моего положения поза-

ди него, я мог только частично помогать ему управлять ручкой. Он сказал мне, что попытается сделать посадку до того, как потеряет слишком много крови, если это удастся сделать в течение нескольких минут.

Дав мотору полный ход и одновременно толкнув самолет вниз, мы значительно увеличили его скорость и перелетели линии на высоте лишь нескольких сот футов. Весь наземный огонь артиллерии и пехоты немцев в этом участке фронта сосредоточился на нас. По счастью, ни пилот, ни я не были ранены.

Непосредственно за нашими линиями я увидел госпитальные палатки с красным крестом наверху. Указав на них моему пилоту, я спросил его, может ли он попытаться приземлиться на маленькой лужайке перед одной из палаток. Он сделал прекрасную посадку, но после этого немедленно лишился чувств, и его вынули из кабины без сознания. Только то обстоятельство, что мы приземлились непосредственно перед полевым госпиталем и что пилоту могла быть сделана операция через несколько минут после ранения, спасло его раздробленную ногу от ампутации.

Когда я осмотрел наш самолет, я нашел свыше 63 пулевых отверстий в кабине и в ткани крыльев.

Я протелефонировал сведения, собранные во время полета, прямо в штаб корпуса, а после этого сообщил по телефону нашей эскадрилье о местонахождении нашего самолета и нас. Вскоре прибыл автомобиль с запасным пилотом, чтобы увести самолет на аэродром эскадрильи.

Когда я прибыл в штаб эскадрильи, начальник сообщил мне, что в течение по крайней мере десяти дней он никуда не будет посылать меня, чтобы дать моим нервам окрепнуть после этого ужасного полета.

Но приблизительно через два дня нам всем снова пришлось лететь. Наша эскадрилья потребовалась на другом участке фронта, в 150 милях от нашего местонахождения, где начались тяжелые бои. Это было начало Брусиловского наступления.

В нашем эскадроне был один казак, сотник Шевырев, великолепный пилот, бесстрашный как и все казаки, но имевший один недостаток: обладая в высшей степени техникой самого полета, он никогда не знал своего местонахождения в воздухе. В тот момент, когда он покидал наш аэродром, он обычно оборачивался к наблюдателю и спрашивал: «Где

мы?» Мы все знали этот его недостаток и постоянно дразнили его этим.

Полученный эскадрильей приказ лететь более 150 миль на юг гласил, чтобы она летела не в формации, а отдельные самолеты вылетали с промежутками в 10 минут для того, чтобы скрыть наше движение от германских наблюдателей вдоль фронта.

Зная особое свойство сотника Шевырева теряться, начальник эскадрильи хотел назначить к нему в самолет одного из самых опытных наблюдателей. Но сотник Шевырев настаивал на том, чтобы лететь со своим механиком-казаком, состоявшим при нем с самого начала войны. Настаивая на этом, сотник Шевырев утверждал, что он не может заблудиться, летя вдоль фронта на таком коротком расстоянии, как 150 миль; кроме того, он хотел доказать, что знает, где он находится. Начальник эскадрильи уступил.

Я был очень дружен с сотником Шевыревым, и когда он запустил свой мотор и готовился оторваться, я влез в его кабину, чтобы попрощаться с ним. При этом он снял свой шлем и осенил себя широким крестом. Шевырев всегда делал это перед полетом, ибо был очень религиозным.

Когда эскадрилья собралась на новой станции, выяснилось, что все самолеты прибыли благополучно — кроме сотника Шевырева, которого не было. Мы все надеялись, что он приземлился где-нибудь за линией и даст знать о себе через несколько часов. Наступила ночь, но известий от него не было. Прошло два дня, и один германский самолет сбросил маленький пакет, прикрепленный к маленькому парашюту прямо на середину нашего поля. В пакете сообщалось, что сотник Шевырев приземлился на германском аэродроме, прямо против нашего расположения. Он выключил свой мотор и стал вылезать из кабины в уверенности, что он прибыл на место своего назначения. Когда он увидал бегущих к нему солдат в немецких мундирах, он снова влез в кабину и несколько раз попытался пустить мотор. Так как мотор не запускался, он взял свой пулемет и держал германцев на почтительном расстоянии до тех пор, пока запас его патронов не истощился. После этого он вынул револьвер и опять сражался с германцами до последнего патрона. При этой перестрелке он был слегка ранен, но все же пытался сжечь свой самолет. В своем сообщении германцы восхваляли его исключительную храбрость и уверяли, что после перевязки ран

его очень удобно поместили в лагере военнопленных и что нам не следует беспокоиться о его здоровьи или состоянии.

Между прочим, сотник Шевырев был взят в плен в своей казачьей форме — его настоящей служебной форме. Дело в том, что в воздухе мы имели право носить попрежнему форму наших полков с той единственной разницей, что на наших эполетах был черный орел, являвшийся отличительным знаком военной авиации. Я полагаю, что Шевырев в своей крайне эффектной казачьей форме очень понравился всем германцам.

После окончания войны, в конце 1918 года, я встретился с сотником Шевыревым в Киеве, откуда он собирался ехать на свой родной Дон. При встрече он рассказал мне некоторые подробности своего плена. У самолета Вуазен, на котором он летел, было четыре колеса: два задних — главных колеса несли на себе весь вес самолета, а два маленьких предохраняли самолет от опрокидывания при посадке и отрыве. Техника отрыва на самолете Вуазена несколько отличается от таковой других стандартных образцов: вместо того, чтобы толкать контактную ручку вперед, как на всех других самолетах, ее следовало держать немного назад, чтобы заставить его бежать на задних колесах. Не знавший этого германский пилот начал делать на Вуазене стандартный отрыв и толкнул контрольную ручку вперед, заставив этим самолет бежать на очень слабых передних колесах. Он ударился о какую-то неровность грунта, колеса сломались, и самолет перевернулся. Так как мотор находился позади пилота, последний был зажат обломками и убит на месте.

В авиационной школе

В августе 1916 года нашли, что я приобрел уже достаточно опыта в качестве наблюдателя и мог приступить к занятиям в авиационной школе. Я поехал в Севастополь, на Черное море. За те немногие месяцы, которые я провел в школе, я изучил технику полета на военных самолетах всех существовавших тогда типов, стараясь квалифицироваться для работы на одноместном истребителе. Помимо обучения стандартному полету, все желающие быть назначенными на одноместный истребитель обязаны были пройти специальный

курс обучения фигурному полету, а также дополнительный курс стрельбы с самолетов и воздушного боя.

Мне посчастливилось пройти все мое школьное обучение без единой аварии со мной лично или с оборудованием в сравнительно короткий пятимесячный срок. По окончании этого курса я был назначен во 2-ю Эскадрилью Истребителей в Радзивилове, на прежней русско-австрийской границе. Я был счастлив назначением во 2-ю Эскадрилью Истребителей, пользовавшуюся исключительной репутацией и одержавшей уже много воздушных побед.

Капитан Крутен

Первым командиром и действительным организатором второй эскадрильи был капитан Крутен, которого я знал в Киеве еще до войны. Это был еще очень молодой человек, крайне энергичный, добросовестный, один из лучших пилотов, которых я когда-либо знал в моей жизни. Его летная техника и его техника воздушного боя были просто поразительными. В течение того очень короткого времени, когда Россия имела в своих воздушных силах одноместные воздушные истребители, Крутен уже одержал семь официально признанных за ним воздушных побед. Русское правительство отправило его во Францию и в Англию для ознакомления с организацией истребительной авиации. Он провел там всего несколько недель, в течение которых участвовал в нескольких воздушных боях на Западном фронте.

По возвращении он представил подробный доклад о том, что он видел там. Мы очень часто слышали жалобы на русскую авиацию, на то, что она не в состоянии помешать германским разведчикам, фотографам и бомбовозам перелетать наши линии для выполнения своих задач. Люди, недостаточно знакомые с действительным положением вещей, всегда указывали на то, что на французском и английском фронтах авиация союзников была в состоянии предотвратить большинство попыток германских самолетов перелететь линии. Эти критики осуждали русских летчиков за то, что они были недостаточно энергичны, недостаточно умели обращаться с ценным оборудованием и выполнять то, что делалось на Западном фронте.

Капитан Крутен тщательно изучил воздушные силы как

русского, так и Западного фронтов и, приняв за основу число самолетов-истребителей и длину фронта, он с помощью фактического подсчета доказал, что для поддержания того же уровня службы, что и на Западном фронте, русскую авиацию следовало было увеличить в 272 раза.

Во 2-й эскадрилье

Я был очень рад попасть в эскадрилью такого выдающегося руководителя, но, прибыв в Радзивил, я нашел, что эскадрильей командовал другой офицер, капитан Бафталовский. Капитан Крутен был уже произведен в командиры группы эскадрилий, причем его штаб находился около 100 миль к югу и включал 6 эскадрилий.

Работа 2-й эскадрильи истребителей была очень напряженной. Мы должны были вставать до рассвета, а на рассвете быть уже в воздухе, летая попарно и образуя так называемое воздушное заграждение в нашем участке фронта, стараясь воспрепятствовать германским разведчикам и бомбардировщикам перелететь линии. Те, кто оставался на земле, обязаны были быть в полной готовности около своих самолетов, чтобы подняться, как только телефон из окопов сообщит о перелете линии германскими летчиками. Деятельность неприятеля в воздухе была на этом участке фронта такой оживленной, что не проходило ни одного для без воздушного боя. В среднем, мы летали 8 часов в день, что для одноместного истребителя крайне утомительно и разрушительно действует на нервную систему летчика. Единственными днями отдыха для нас были дождливые дни, когда полеты с обеих стороны были невозможными.

В первые дни после моего прибытия в эскадрилью командир эскадрильи всегда брал меня с собой своим помощником и учил не принимать действительного участия в бою, а следить за ним и учиться маневривровать.

Потери эскадрильи были столь велики, что личный состав ее был весьма текучим. Постоянно прибывали молодые пилоты из разных летных школ для замены убитых в бою; большинство наших потерь были убитые, а не раненые.

После двух недель со для моего прибытия в эскадрилью я уже считался ветераном, так как после меня в эскадрилью влилось много молодых и менее опытных пилотов. Мне уже

позволяли летать самостоятельно, и у меня было несколько очень удачных стычек с германскими самолетами, о которых были получены сведения, что они упали. Но большая часть нашей деятельности проходила над германскими линиями, и мои немногие первые победы нельзя было официально приписать мне: для получения официального признания, что пилот сбил самолет, ему необходимо было сбить его по нашу сторону линий.

Стандартное оборудование нашей эскадрильи состояло из одноместных самолетов Ньюпорт французской марки. Все они были построены в России по лицензии и имели вращающийся двигатель Лерон. У них был превосходный подъем и совершенная степень маневренности, но они не были достаточно быстрыми по сравнению с новейшими германскими самолетами.

Приобретя опыт в тактике воздушного боя, я старался выработать свою собственную технику атаки. Главным принципом я считал быть возможно меньше времени вне радиуса действия неприятельского аэроплана, производя последовательные атаки в зависимости от направления зон молчания вражеского самолета. Наш командир был пилотом старой школы, и его тактика совершенно отличалась от моих идей: он просто всегда старался атаковать с большей высоты, летя на неприятельский аэроплан по прямой линии и не обращая ни малейшего внимания на огонь защищающего его пулеметчика. Летая таким образом и приближаясь на очень близкую дистанцию, он обычно поворачивался в сторону только во избежание непосредственного столкновения, затем опять набирал высоту и повторял такую же прямую атаку.

В немногих первых боях я следовал той же тактике, но, судя по числу дыр, получаемых моим самолетом во время каждой схватки, я убедился, что при такой тактике рискуешь слишком многим и что следует применять другую систему. Я начал практиковаться с разными пилотами над трюком, который впоследствии был моим любимым методом атаки и успешно применялся не только мной, но также и многими другими летчиками эскадрильи. Вместо того, чтобы следовать за вражеским самолетом сзади, я старался попасть туда, где я мог встретить его, летя в противоположном направлении, но находясь выше вражеского самолета. Я считал, что благодаря относительной скорости обоих самолетов, приближавшихся друг к другу, мне не было необходимости стрелять,

а его стрельба не была для меня опасной. Я всегда замечал, что при таком способе приближения самолетов вражеский пулеметчик направлял свой пулемет прямо вперед, стараясь попасть в меня. Затем, когда я находился прямо над германским самолетом, я делал быструю бочку и оказывался над ним уже в одинаковом с ним направлении. За то время, пока пулеметчик поворачивал свою пулеметную установку, чтобы открыть огонь по моему самолету, я уже имел возможность стрелять во вражеский самолет с очень близкой дистанции. Как только я замечал, что пулеметчик готов стрелять в меня, я скользил боком, падая вниз, и старался атаковать его из-под стабилизатора, не подставляя своего самолета неприятелю на слишком близкую дистанцию.

Выполнение этого маневра требовало большой точности и очень правильного суждения об относительной скорости обоих самолетов. Бочку над вражеским самолетом не следовало производить слишком высоко, чтобы иметь возможность сразу же открыть огонь на близкой дистанции до того, как пулеметчик повернется, чтобы стрелять. С другой стороны, всегда была известная опасность, делая бочку слишком близко, столкнуться с неприятельским самолетом.

Значительно легче было сражаться с одноместным самолетом, который не имел пулеметчика и мог стрелять только вперед из неподвижной машины, какую имел и я. Тогда вопрос заключался в том, чей самолет был более маневренным и кто был искуснее в маневрировании.

Встречаясь с одноместным истребителем, мы иногда летели бок о бок с ним, стараясь выиграть высоту, потому что в бою между двумя одноместными машинами все преимущества атаки имеются у того, кто находится выше и позади, стреляя с той стороны, где одноместник совершенно беззащитен.

Бой самолетов

Мне очень памятен бой с германским одноместным Роландом. Он был несколько быстрее, но мой самолет имел несколько лучший взлет. Когда мы встретились в воздухе и обменялись несколькими выстрелами, мы оба стремились набрать высоту; летя рядом друг с другом на близком расстоянии, я даже мог видеть лицо и маленькие усики германского летчика. Мы оба сделали очень крутой подъем, но

так как Роланд был несколько быстрее меня, то он опасался, что если он полетит впереди меня, я буду иметь лучшую возможность стрелять в него сзади. Поэтому, набирая высоту, он старался делать зигзаги, чтобы не догнать меня. Мое же единственное стремление было не подниматься выше, так как у меня не было опасности, что я перегоню его.

Когда мне удалось, наконец набрать несколько футов высоты над ним, я получил возможность атаковать его и дал несколько выстрелов на очень близком расстоянии, но во избежание непосредственного столкновения мне приходилось держать самолет в стороне. При этом я попал под него, и теперь настал его черед атаковать меня. Мы маневрировали таким образом, имея каждый раз возможность дать только несколько выстрелов друг по другу, а затем мы оказывались на одинаковой высоте и снова начинали набирать высоту, чтобы получить преимущество. Наше соревнование длилось почти полчаса.

В конце концов мне представилась возможность подняться значительно выше. Видя, что он не может подняться выше меня, германец повернул к своим линиям, стараясь улететь. Это было моим лучшим шансом. Дав мотору полный ход, я пикировал. Он также стал пикировать, но, находясь выше, я мог пикировать круче; он же не мог пикировать достаточно круто, так как при таком крутом снижении он не достиг бы своих линий.

На этот раз я был в состоянии выпустить из моего пулемета, по крайней мере, сто патронов до того момента, как из его машины появилось облако дыма. Я понял, что битва кончена, и у меня было чувство, что мне не следует стараться убить его: было вполне достаточно знать, что самолет поврежден или разрушен и что пилот принужден приземлиться. Следуя за ним, я увидел, что его мотор остановился и он просто планировал в направлении на запад. Стараясь определить расстояние до германских линий, я понял, что он мог планировать дальше, и, хотя и очень неохотно, я снова стал стрелять в него. Маневрируя вокруг него, я заставил его переменить направление и сократить протяженность его планирования.

Он приземлился перед первой линией нашей колючей проволоки, а я повернул и полетел к нашему аэродрому, где я сел на автомобиль и поехал с несколькими друзьями к тому месту, где я оставил вражеский самолет. Когда мы прибыли

туда, офицеры сообщили мне, что пилот вылез из кабины и побежал к германским линиям. Наши пехотинцы вылезли из окопов и преследовали его. Его тяжелая летная форма затрудняла его бег. Он сбросил свою кожаную куртку на землю. Ближайший преследователь остановился, чтобы обыскать карманы, и дал ему этим возможность убежать. Он был уже далеко от русских и под защитой огня своих окопов. Хотя он бежал в одном белье, германские солдаты поняли положение и начали стрелять по его преследователям; те вынуждены были вернуться обратно.

Единственными трофеями, доставшимися нам в этой победе, были его шлем, кожаное пальто и летная форма.

Понимая, что самолет будет перенесен за русские линии, как только стемнеет, немцы повели по нему сильный артиллерийский огонь, которым он частично был разрушен. Эта победа была первой, официально признанной за мной, так как в доказательство ее я мог предъявить, вместе с клятвенными показаниями пехотинцев, свидетелей конца моего боя, когда я преследовал германский аэроплан до самой его посадки перед нашей колючей проволокой, также сломанную машину и части германского самолета.

Разрушение привязного шара

Уничтожение германских привязных наблюдательных аэростатов стало на одно время моим любимым спортом. Я летал над линиями на высоте около 16 тысяч футов прямо над местом расположения одного из шаров. Зенитная артиллерия противника начинала стрелять по мне. На такой высоте я считал себя в безопасности от огня и продолжал кружить над баллоном в ожидании, когда один из снарядов разорвется вблизи аэроплана или прямо под ним. Затем я притворялся, что мой аэроплан сбит, и сразу после попадания начинал делать «падение листом», переходя наконец в штопор на хвост; но, делая этот маневр, я старался все же приблизиться, насколько возможно, к наблюдательному аэростату. Видя, что самолет падает, немцы обычно прекращали огонь, думая, что он уже сбит. Находясь приблизительно на высоте наблюдательного аэростата, я внезапно выпрямлял мой самолет и выпускал в бок аэростата зажигательные пули, а когда я видел, что он взорвался, я пикировал почти до

земли и улетал очень низко через линии, задевая вершины деревьев, так что те, кто стрелял по мне, замечали меня уже тогда, когда было слишком поздно стрелять.

Пользуясь этой тактикой, мне удалось сбить три аэростата, но я вынужден признаться, что этот трюк удавался мне в каждой местности, где я его применял, только один раз. При моей попытке повторить трюк в том же районе германцы не прекращали своей стрельбы, видя, что мой самолет падает, а когда я видел, что спуск становится очень опасным, я улетал, не добившись цели. Очень возможно, что сведения о такой тактике атаки аэростатов были переданы по всем участкам фронта, потому что после моего третьего шара мне никогда не удавалось приблизиться к ним таким образом.

Жизнь со 2-й эскадрильей

Штаб эскадрильи находился в замке, вблизи нашего аэродрома и города Радзивилова. Владельцы этого замка оставили его в полной целости, со всей обстановкой, постельным бельем, посудой и кухонными принадлежностями. Единственно, чего нам не хватало для нашей офицерской столовой, это было столовое серебро, очевидно, увезенное или потерянное занимавшими этот замок войсками. Это было самое комфортабельное жилище, в котором мне когда-либо приходилось жить. В довершение всех благ наш повар был шеф лучшего киевского ресторана.

Летом мы обедали лишь около десяти часов вечера и обсуждали за столом все наши дневные приключения, а также строили планы на следующий день. Само собой разумеется, что главными темами разговора были воздушные бои и красивые женщины.

Иногда у нас бывали даже приемы, на которые приглашались гости из других эскадрилий, а также офицеры штаба корпуса и находившихся по соседству резервных полков.

Живя в таких условиях и получая, как летчики, значительно более высокое жалование, чем офицеры других видов службы, мы смогли даже завести хороший винный погреб. Но, как правило, в хорошую летную погоду вино в офицерской столовой не подавалось, а взамен него посередине стола красовалась огромная бутыль молока.

По соседству с Радзивилом были расположены несколько крупных полевых госпиталей, и сестры этих госпиталей вносили в наши вечера женственные штрихи. Надо признаться, что в таких случаях наши вечера носили более достойный характер, чем наши холостяцкие пирушки.

С самого начала войны многие дамы из высших классов русского общества поступили на курсы сестер милосердия и работали теперь штатными сестрами в военных госпиталях, как из чувства долга перед своей родиной, так иногда и с целью быть поближе к своим сражающимся на фронте мужьям, сыновьям и братьям. Несомненно бывали и другие элементы, использовавшие форму сестер из своих личных соображений. Таких особ очень легко было узнать, обменявшись с ними лишь несколькими словами.

Благодаря удобному местоположению эскадрильи, некоторые жены офицеров были частыми гостьями нашего штаба и проводили в замке несколько месяцев подряд. Летом 1917 года приехала моя жена и пробыла около двух месяцев на фронте. Однако нервы ее не выдержали вида постоянных воздушных сражений в небе и вечного страха, что объятый дымом и пламенем падающий самолет может быть самолетом ее мужа, и поэтому я настоял на ее отъезде домой.

Ранение командира. Мое назначение командиром эскадрильи

Вскоре после отъезда жены я был назначен командиром эскадрильи. Случилось это после того, как мой начальник, капитан Бафталовский был тяжело ранен в воздушном бою над германскими линиями. Согласно своей обычной тактике он полетел прямо на германский двухместный истребитель, не обращая внимания на целящегося в него пулеметчика. В то время, как он пикировал для атаки, пуля пробила его правое плечо, прошла вдоль его тела и вышла через бедро правой ноги. Он потерял сознание всего на несколько секунд. Будучи очень выносливым, он вскоре пришел в себя и продолжал управлять самолетом, но сильное кровотечение заставило его отказаться от возвращения к месту расположения эскадрильи: он только достиг русской линии и сделал посадку непосредственно за русскими окопами, в поле, и тут же опрокинулся. Наши солдаты немедленно вытащили его из

кабины и отнесли в ближайший госпиталь. Желая лично передать командование своему преемнику, он настоял, чтобы его доставили в штаб эскадрильи. Как старший по чину, я должен был принять командование. Судя по серьезности ранения капитана Бафталовского, нам было ясно, что он очень долго не вернется назад.

Напряженное политическое положение делало командование эскадрильей особенно трудным. Фронт все еще держался крепко, но революционная пропаганда в тылу разрушала дисциплину, и положение всех, занимавших какую-либо ответственную должность становилось с каждым днем труднее. Я не мог жаловаться на трудности в своей собственной эскадрилье: механики наши были лойяльны, несмотря на то, что у некоторых из них были крайние социалистические взгляды. Наиболее беспокойным элементом в эскадрилье были люди, охранявшие фургонный обоз. Но так как все боевые действия эскадрильи велись исключительно офицерами, то выполнение нашего долга на фронте не представляло никаких затруднений.

Однако, от наших товарищей офицеров, служивших в военных формациях другого рода, мы уже знали о случаях, когда целые полки отказывались итти на позиции на линию фронта. По получении приказа выступать, они собирали митинги и обсуждали, следует ли им итти или нет, достаточно ли обоснован приказ итти в окопы и не лучше ли им оставаться в резерве. Само собой разумеется, наибольший успех имели те, кто советовал оставаться в резерве.

Керенский на фронте

В это время на нашем фронте появился Керенский. Держа бесконечные речи, он старался убедить солдат соблюдать дисциплину и продолжать войну, но очень часто его красноречивые тирады прерывались возгласами солдат из толпы: «Если хочешь воевать, иди сам в окопы!»

Революционная пропаганда быстро росла и захватывала все больше видов службы.

Наши обозные солдаты устроили митинг, на который я был приглашен как представитель от офицеров. Они заявили, что они достаточно долго ухаживали за лошадьми и что теперь очередь за нами. После этой резолюции выступил я

и сказал, что мы согласны при условии, что солдаты будут летать на самолетах вместо нас и что это будет справедливым обменом обязанностей. За моим предложением последовало глубокое молчание. Затем резолюция была изменена, причем вдохновитель революционного движения сказал, что им придется послать некоторых из солдат в летную школу до того, как они смогут начать летать, а временно они будут продолжать свои обязанности по уходу за лошадьми.

Между тем, германская авиация стала развивать большую деятельность, пытаясь выяснить, что происходит за кишевшим революционерами фронтом. Поэтому на нашу долю выпадало больше полетов и больше воздушных боев, чем когда-либо до того.

Чудновский и его гибель

Этим летом в нашу эскадрилью прибыл прямо из школы молодой прапорщик Чудновский. Ему только-что исполнилось 20 лет, и он, вероятно, был еще моложе своего возраста: он стремился участвовать в воздушных боях, считая их наиболее волнующими и интересными переживаниями в мире.

К этому времени я уже стал самым старшим и самым опытным пилотом в эскадрилье, так как все бывшие до меня офицеры были или убиты или ранены. Поэтому я приказал, чтобы прапорщик Чудновский летал только со мной, не принимая непосредственного участия в боях, а лишь присматриваясь к ним. Но всякий раз, когда у нас был бой, а это случалось каждый день, он не мог не участвовать в нем и постоянно пытался выручить меня.

Я принял все меры к тому, чтобы научить его моему любимому способу атаки, но заметил, что свою «бочку» он делал слишком близко над германским самолетом для того, чтобы она могла быть безопасной. Я неоднократно предостерегал его и советовал ему беречься. Но в один из прекрасных августовских дней 1917 года, когда он летел со мной в паре, мы встретились с тремя летящими в боевой формации германскими самолетами и атаковали их. Я заметил, что он сделал «бочку» слишком близко к германскому двухместному истребителю и столкнулся с ним в воздухе. Своим самолетом он буквально разрезал немецкий фюзеляж надвое. От столкновения крылья его самолета оторвались и начали от-

деляться от фюзеляжа. Это произошло на высоте 14 тысяч футов, приблизительно в 10 милях за германскими линиями.

Через несколько дней германский самолет низко пролетел над нашим летным полем и сбросил сообщение. К нему был приложен бумажник прапорщика Чудновского с его деньгами, несколько фотографий его семьи, которые он всегда носил при себе, и подробное описание места, где он был погребен, карта кладбища с обозначенной могилой, фотография похоронной процессии, церковной службы, могилы и памятника. Одновременно с этим была просьба — подтвердить получение этого извещения, а также оказать любезность известить их о судьбе их двух пилотов, сбитых мною накануне (оба были взяты в плен). Был указан точный час, когда они ожидали обратного извещения, и было обещано не атаковать в это время посыльный самолет, который пролетит над их полем.

Я полетел с ответным письмом сам и должен признаться, что германцы сдержали свое обещание, потому что, несмотря на то, что, сбрасывая письмо, я летел очень низко, а у них на поле стояло наготове несколько самолетов, ни один из них не сделал попытки подняться и атаковать меня.

После этого обмена письмами мы снова начали свои ежедневные бои с ними.

Охрана разведывательных аппаратов

Нашей эскадрилье нередко давалась задача лететь вместе с самолетами-разведчиками и фотографами нашего малоскоростного двухместного типа для защиты их от воздушных атак. В этом случае мы обычно летели значительно выше и кружили над нашими разведывательными или фотографирующими самолетами, а когда немецкие самолеты атаковали их, мы, в свою очередь, атаковали их сверху. В случае, когда много самолетов летело вместе, начинался настоящий воздушный поединок. В некоторых из таких боев бывало даже трудно различить, кому следует приписать победу, одержанную над вражескими самолетами, так как стрельба могла производиться в один и тот же самолет одновременно из нескольких наших, или же один из наших самолетов бывал одновременно атакован несколькими германскими. Самые тяжелые потери в этих битвах всегда выпадали на долю ма-

лоскоростных самолетов наблюдения, так как они не могли достаточно быстро маневрировать и занимать более выгодные позиции.

С появлением скоростных самолетов истребителей и более сложного метода маневрирования в воздушной атаке роль пулеметного огня в воздушном бою сильно возрасла. В нашей эскадрилье мы устроили свои собственные учебные поля и упражнялись в пулеметной стрельбе по движущимся мишеням.

На больших высотах сильный холод и низкое барометрическое давление создавали несколько иные условия пулеметного обстрела, и при пулеметных боях аварии были довольно частым явлением.

«Заело»

Я помню один случай, когда нам удалось захватить германский самолет во время его наблюдательного полета, приблизительно в 30 милях позади наших линий. Мы не сомневались в том, что легко собьем его двумя самолетами истребителями. Моим партнером был очень искусный истребитель, и мы атаковали немецкий самолет с двух сторон. Немецкий пулеметчик совершенно растерялся. Не разобрав, кто из атакующих опаснее для него, и не зная, в какую сторону ему лучше целиться, он стрелял, куда попало, и непроизводительно тратил свои пули. После второй атаки мой пулемет «заело». Зная, что мне потребуется несколько минут для того, чтобы его исправить, я решил сделать вид, что он в исправности и продолжал пикировать немецкий аэроплан, одновременно стараясь привлечь к себе как можно больше внимания вражеского пулеметчика и этим дать моему партнеру возможность сбить немецкий самолет. Я удивлялся, видя, как близко мой партнер каждый раз атаковал немца, а между тем тот все же оставался в воздухе. Мой самолет был весь изрешечен пулями, и я выходил из себя от злости. К моему удивлению, немец спокойно перелетел через линию, и преследовать его дальше было бесполезным.

Мой партнер и я приземлились на нашем поле одновременно. Мы оба выскочили из кабин и бросились друг на друга с кулаками. Я кричал ему, что мой пулемет «заело» и что я делал показные атаки для того, чтобы дать ему воз-

можность сбить немца. Он расхохотался: оказалось, что его пулемет тоже «заело», и он рисковал собой ради того, чтобы предоставить мне ту же самую возможность.

Другой раз со мной произошел такой случай, что, пожалуй, было бы лучше, если бы мой пулемет «заело» совсем. Я гнался за медленно летевшим германским двухместным самолетом, находившимся далеко позади наших линий. По всем признакам он уже был поврежден и пробирался к своим линиям очень низко после аварии, с выходящим из его выхлопного клапана черным дымом.

Почти за самой нашей линией находился город Броды, где, несмотря на близость фронта, жизнь шла своим чередом. Когда немецкий самолет пролетал над городом, почти касаясь вершин деревьев, на площади был рынок. Когда я последний раз пикировал германский самолет с целью сбить его над нашими линиями, я видел на рынке людей. Пикируя почти вертикально, я открыл огонь, и немецкий самолет упал на рыночную площадь.

Впоследствии выяснилось, что одна из моих пуль попала в одного человека, ударила его в темя и прошла вертикально через все его тело. Привыкшее к огню население Брод не обратило внимания на этот случай, но я чувствовал себя после этого очень скверно.

Мне всегда было тяжело думать о том, что я убиваю или раню людей в воздушном бою. Моя главная цель была — сбить самолет, по возможности, позади наших линий, чтобы его можно было использовать; кроме того, всегда было желательно захватить в плен нескольких пилотов и ослабить этим австро-германскую авиацию. Но мысль убить летчика, всегда была мне отвратительна. Борьба со стихиями была опасной уже сама по себе, и потому между летчиками существовало известного рода братство и спортсмэнство, несмотря на многие годы войны.

Разведка

Самолеты, предназначавшиеся для истребительных эскадрилий, были более современными, более быстрыми и более надежными, чем в других эскадрильях. Поэтому всякий раз, когда в штабе армии для авиации намечалась важная работа, она поручалась одной из истребительных эскадрилий. От

управляющего одноместной машиной пилота, который, должен постоянно остерегаться внезапной атаки сзади, нельзя требовать, хорошего наблюдения за местностью: он мог бы упустить многое. Поэтому мы постановили, чтобы в случае таких заданий нашей эскадрилье, по крайней мере, два, а иногда и три самолета шли вместе. Один из них должен был лететь низко, не обращая ни малейшего внимания на то, что происходит в воздухе, и его пилот сосредотачивал все свое внимание на картах и на наземных наблюдениях, делая записи и фактически ведя полет. Сопровождающие его самолет или самолеты не должны были обращать никакого внимания на то, что происходит на земле, и даже не обязаны были знать, куда их ведет ведущий самолет. Все их внимание отдавалось защите самолета, производящего разведывательный рейс; их обязанностью было искать возможного воздушного врага и атаковать его.

Мне особенно нравились такие задания, потому что было всегда интересно видеть, что происходит за линиями. Перелетая вражеские линии и проникая вглубь чужой страны, я испытывал то же, что испытываешь, посещая другой мир.

Я опять в воздухе

Летая на различных высотах, я установил, что имеются некоторые высоты, более опасные для огня с земли. На очень больших высотах, например, выше 10 тысяч футов, никакой ружейный или пулеметный огонь не мог настичь нас, но специальные зенитные батареи, установленные во многих важных пунктах вдоль фронта, имели очень большую дальнобойность и, имея треугольные базы на земле для измерений, они могли выяснить путем наблюдений и вычислений не только высоту, но также и скорость самолета. Первым залпом они часто могли покрыть самолет и причинить ему серьезные повреждения. Даже большие высоты вплоть до 16-17 тысяч футов не спасали от попаданий.

В отношении зенитных батарей я выработал свою собственную зенитную схему для того, чтобы суметь пройти опасные места расположения этих батарей. Приближаясь к такой зоне, я летел совершенно прямо, ожидая только первых выстрелов батареи. Зная, что они не имеют возможности точно определить скорость ветра на таких больших высотах,

я мог ожидать, что первые выстрелы не будут очень точными.

После того, как были сделаны первые выстрелы и я видел дым от их снарядов где-либо близ самолета, я старался отчетливо представить себе, что происходит на батарее; продолжая свой прямой полет, я говорил себе: «Теперь командующий батареей офицер производит поправку на ветер». Я давал ему примерно 15 секунд на эти расчеты. Затем я выжидал несколько секунд его нового приказа батарее. После этого я давал несколько секунд на выполнение приказа и, когда по моему расчету, приказ стрелять уже был дан и снаряды вероятно уже были в пути и мне было бы слишком поздно остановиться и сделать новую поправку на изменение моего курса, я изменял свой курс в порядке от 10° до 20°.

В большинстве случаев я видел, как снаряды зенитной батареи разрывались именно на том месте, где бы я находился, если бы я продолжал свой прямой курс. Затем я повторял то же. Я опять мысленно давал командиру батареи некоторое время на новую поправку на перемену моего курса и на выполнение его команды. Затем, внезапно изменяя свой курс под каким-либо углом, я повторял свой маневр до тех пор, пока не оказывался вне опасной зоны.

Применяя такую тактику, т. е. стараясь вообразить себя на батарее в то время, когда она стреляла в меня, мне удавалось миновать опасные зоны почти без малейшего повреждения для моего самолета.

Но в одном случае я вероятно сделал какую-то ошибку в моих расчетах или же командир батареи промедлил слишком долго со следующим приказанием и предугадал мой курс, тогда как я думал, что поправка была сделана во-время, и получилось прямое попадание одним из снарядов.

Мое левое крыло было сильно повреждено и стойка «V» Ньюпора разломилась надвое, причем более толстая часть стойки «V» была совершенно уничтожена, а держалась только более тонкая, ведущая к заднему лонжерону верхнего крыла, стойка. Это произошло на высоте более 15 тысяч футов. Когда я смотрел на крыло, оно двигалось взад и вперед, вверх и вниз. Каждую секунду я ожидал, что оно упадет, так как оно буквально висело только на проволоках, а стойка не имела никакой устойчивости.

В то время у нас не было парашютов. Я боялся планировать по прямой линии. Я не думал, что крыло могло выдер-

жать напряжение прямого полета и, выключив мотор во избежание всевозможных колебаний, я начал планировать путем падения на правое неповрежденное крыло. Благодаря этому левое крыло несло наименьшую возможную нагрузку. Скользя таким забавным образом на правом крыле, я перелетел линии и планировал весь путь до нашего летного поля. Я выпрямил самолет только для посадки. Когда колеса коснулись земли, левое крыло упало на землю, и я остался только с одним крылом. Это был самый опасный момент, когда я был буквально на волоске от гибели.

Высшему командованию во многих случаях необходимо было знать, какого рода войска — германские или австрийские — занимают окопы перед нами. Добывать пленных из-за железобетонных укреплений и многих рядов колючей проволоки становилось все труднее и труднее. Связь через шпионов и через нейтральные страны была слишком медлительной, и потому задачи эти часто возлагались на авиацию.

Сперва казалось, что такого рода низкие полеты, при которых можно было буквально различать цвет формы, будут крайне опасными. Оно так и было бы, если бы эти полеты приходилось делать только на высоте нескольких сот футов над землей. На основании действительного опыта я, однако, выяснил, что если быстрый самолет летит очень близко к земле на высоте только нескольких футов, перепрыгивая через деревья и маленькие холмы, всякий, увидавший его, заметил бы его слишком поздно для того, чтобы стрелять в него. Человек не успел бы даже схватить ружья. Я лично успешно применял эту практику и рекомендовал ее другим пилотам эскадрильи.

Я обычно летел очень низко и мог лететь даже вдоль окопов, видя солдат, выскакивающих из своих землянок для того, чтобы посмотреть на самолет. Но они никогда не успевали что-либо сделать. Я скрывался за какой-нибудь неровностью почвы, за маленьким леском или холмом.

Зная очень хорошо рельеф местности и изучая фотографические карты находящихся перед нами окопов, я мог действительно выяснить по цвету формы, находится ли там германский полк, какую часть окопов занимают германцы и где снова начинаются австрийцы.

После таких экспедиций крылья самолета бывали прострелены пулями, но попаданий было мало, и они носили случайный характер. Я не думаю, чтобы кто-нибудь целился

в нас: вероятно мы сами натыкались на летевшие в воздухе пули.

Если солнечная погода позволяла, то полеты производились с обеих сторон каждый день. На рассвете два наших самолета отрывались и летели вдоль фронта, приблизительно 1 милю за германскими линиями, стараясь определить летную деятельность неприятеля и узнать, что делается непосредственно за линиями. Остальная часть эскадрильи находилась в полной готовности в поле.

Повседневная работа летчиков

Долгие летные часы и длинные летние дни настолько утомляли наших пилотов, что они ложились прямо в траву, в тени крыльев самолета, и сразу засыпали так крепко, что их не мог разбудить ни артиллерийский огонь, ни огонь самолетов, ибо эти звуки не имели к ним прямого отношения. Но подсознание пилота мгновенно воспринимало малейшее жужжание мотора: они просыпались, вскакивали в кабину в полной готовности оторваться от земли и итти в бой с воздушным врагом.

Боев было так много, они были настолько схожи один с другим, что описывать каждый из них не представляет никакого интереса.

Офицеры воздушно-военного флота имели право на очередной двухнедельный отпуск, наравне со всеми остальными офицерами армии. Этот отпуск был ярким просветом в их по-своему однообразной жизни. За все время войны, как в моем пехотном полку, так и впоследствии в эскадрильи, не было ни одного случая опоздания после такого отпуска. Каждому из нас было слишком хорошо известно, что следующий за ним отпускник уже сидит на своих чемоданах, с нетерпением ожидая своей очереди ехать домой. Никто не решался лишить своего боевого товарища хотя бы нескольких часов его отпуска, зная, как они были ценны для него самого.

Получение спирта

Во время одного из отпусков мне пришло в голову соединить приятное с полезным и отправиться в гор. Смоленск, бывший в то время пунктом, где находился штаб по распределению чистого спирта в армии.

Продажа спиртных напитков была запрещена в течение всей войны в России, и добыть достаточный запас водки для офицеров было трудной задачей. Мы выработали свою собственную технику производства довольно хорошей русской водки, но для этого требовался чистый спирт.

Комендант Смоленска имел в своем распоряжении огромные рафинировочные заводы, и от него зависело разрешить продажу спирта разным армейским частям. В таких случаях каждый офицер должен был явиться с требованием и объяснить строгому генералу, для чего нужен спирт. Канцелярия нашей эскадрильи выписала нам требование на 5 ведер (20 галлонов) спирта.

С затребованием в руке я явился в канцелярию коменданта. В приемной его ожидало, по крайней мере, 20 офицеров, большинство из них — полковники, генерал-лейтенанты, — заведующие снабжением армейских частей, госпиталей, ветеринарных станций и технических отделов армии.

Генерал вышел в приемную, и все встали. Переходя от одного офицера к другому и взглянув на его ордер, он лаконически справшивал: «На что?» Все робели и указывали самые различные причины, но в большинстве случаев генералу было совершенно ясно, для чего им требовался спирт, и, слыша эту ложь, он все более и более раздражался.

Когда один из прибывших ветеринаров представил затребование на 100 галлонов спирта, генерал сказал: «Не собираетесь же Вы мыть Ваших лошадей спиртом? Пошли вон отсюда!»

Когда наступил мой черед, я знал, что у меня не было никаких шансов. Я не приготовил подходящего объяснения. Генерал внимательно посмотрел на меня. По чину я был самым младшим из присутствующих и, вдобавок, летчик. «Вам вероятно требуется спирт для мытья Ваших моторов?» саркастически спросил генерал. Мне нечего было терять, и я ответил: «Ваше Превосходительство, мы будем его пить».

Тут генерал повернулся к окружающим и сказал: «Этот

молодой человек говорит мне правду, и я удовлетворю его просьбу».

Остальную часть отпуска я очень приятно провел в Петербурге, бывал в театрах и в кинематографах, бывших тогда еще новинкой в России.

Вернувшись на фронт, я, как всегда, нашел, что многих из моих старых офицеров в эскадрилье уже не было: они пропали по ту сторону фронта или были сбиты в воздушных боях на нашей стороне. Снова появилось много молодежи, почти детей, посланных нам из летной школы в подкрепление взамен погибших. На мне тяготела ответственность за судьбу этих неопытных мальчиков при полетах над фронтом, но у меня не было выбора: потери воздушного флота были очень высокими, и летные школы могли с большим трудом пополнять потери на фронте свежеиспеченными летчиками.

Моя эскадрилья находилась к северу от города Тарнополя, где военный министр и премьер Керенский проводил свою грандиозную кампанию, стараясь, впервые в истории, двинуть армию вперед не приказом, а силой убеждения и красноречия. Все знают, что попытка наступления на Тарнополь была гибельной и привела к большой потере в личном составе и отступлению от русских линий.

Отступление под Тарнополем (Керенский)

База снабжения моей эскадрильи находилась около Тарнополя. Я поехал туда вместе с моей женой, приехавшей в эскадрилью навестить меня, и с двумя другими офицерами для получения новых пропеллеров для некоторых из наших самолетов. Моя поездка за пропеллерами совпала с нашим отступлением у Тарнополя. Возвращаясь обратно, мы ехали вдоль фронта, где заметны были тревожные признаки беспорядочного отступления, и дорога, проходившая в расстоянии 15 миль от линии, стала довольно опасной. При подъеме на один из крутых холмов мой мотор перегрелся и заглох. Несмотря на все усилия, нам не удалось снова пустить его.

Посмотрев в полевой бинокль, я увидал австрийцев, наступавших по направлению дороги с запада. Мы вынуждены были оставить машину на дороге и продолжать наш путь пешком. Моей жене это казалось смешным приключением,

я же был очень расстроен тем, что не мог увезти крайне необходимые нам пропеллеры.

Проходя по лугам и по заросшим кустами местам, мы нашли много полевых цветов, которая жена стала рвать. Из-за цветов у нас поднялся спор: собирая их слишком долго, мы могли попасть в плен. Ей все же удалось нарвать чудный букет.

Мы шли всю ночь. На рассвете нас подобрал проезжавший по другой дороге, немного дальше наших линий, автомобиль и подвез нас к эскадрилье.

Разруха

В то время, как мы переживали на фронте свою долю радостей и горя, в тылу разрасталась революция, и с течением времени действие ее становилось все ощутительнее. В других видах службы случаи нарушения дисциплины стали теперь совершенно обычным явлением. В воздушном флоте дело обстояло значительно лучше. У нас были очень хорошие отношения с нашими механиками, и, так как большая часть боев велась офицерами, у нас не было настоящих затруднений при выполнении наших задач.

Однако, осенью 1917 года, после того, как большевики захватили власть в Петербурге, ими был отдан приказ прекратить бои. Большевикам нужен был мир любой ценой, и они начали свои местные переговоры непосредственно на фронте, еще до начала официальных переговоров. Таким образом они надеялись внести разложение в ряды австрийско-германских войск тем же способом, как они это сделали в наших рядах, а именно — посредством братания с ними в частных переговорах. Но мы, летчики, не обращали внимания на их приказы и продолжали выполнять свой долг.

В ноябре 1917 года, после того, как был издан приказ Революционного Комитета о прекращении всех боев, над нашими линиями пролетел двухместный германский самолет, который начал производить наблюдательную работу позади наших линий. Когда я приказал вывести мой самолет из ангара, среди механиков возникли колебания, и главный механик сказал мне: «Капитан, если Вы теперь полетите и станете биться с этим германским самолетом, у Вас будут крупные

неприятности с Революционным Комитетом армии. Наш Комитет, разумеется, постарается защитить Вас, но они здесь все с ума сошли, и Вам следует быть осторожным».

Последнее сражение

Так как я торопился добраться до немца, пока он был еще позади наших линий, я не стал вступать в спор со старшим механиком, а поднялся, вступил в бой и сбил немецкий самолет. Это был последний, который я сбил на русском фронте.

Известие о сбитии немецкого самолета после объявления местного перемирия немедленно разнеслось повсюду. Созван был специальный митинг армейского революционного комитета, отдавшего меня под суд. Я не был вызван для дачи показаний, а революционный совет приказал солдатам моей эскадрильи поставить вооруженную стражу вокруг офицерской столовой и объявить всех офицеров под арестом. Тем временем комитет занялся обсуждением вопроса, что со мной сделать.

Я понимал, что такое положение вещей, когда армия начала управляться революционным комитетом и точное выполнение нашего долга становится преступлением, было для всех нас действительным концом войны. Я считал бесполезным оставаться там и притворяться, что мы можем что-нибудь сделать в то время, когда было уже поздно.

Я собрал всех офицеров эскадрильи и поставил им краткий и ясный вопрос. Я сказал: «Я ухожу с фронта и поеду в Киев, где, как я знаю, некоторые организации работают против нового режима. Я думаю, что буду там полезнее, чем здесь, и спрашиваю: кто хочет итти со мной и кто хочет остаться?»

За исключением одного прапорщика, проникнутого социалистическими идеями, все участники эскадрильи решили итти со мной. Мы не могли взять с собой наших самолетов или автомобилей, потому что все оборудование эскадрильи находилось уже под сильной вооруженной охраной, но я намеревался впоследствии перевести эскадрилью в такое место, где ее можно было бы использовать в будущей гражданской войне. Мне было совершенно ясно, что эта война начнется скоро. Я дал приказ одному из старших офицеров остаться

при эскадрилье и доносить мне по данному мною адресу в Киев обо всем, что у них происходит.

Затем мне предстояло выработать план бегства. Обдумывая различные способы его, я решил не сообщать о нем даже тем офицерам, которые хотели последовать за мной, и держал свой проект в полной тайне. Я просто велел всем упаковать свой багаж и послать его с их ординарцами на железнодорожную станцию, откуда поезд в Киев уходил каждую ночь. Ординарцам приказано было ехать с офицерским багажом в Киев, не ожидая самих офицеров.

Около 10-ти часов вечера взволнованный механик моей эскадрильи, член революционного комитета, постучался ко мне в дверь. Он был в состоянии крайнего возбуждения и сказал мне, что он прибыл бегом из штаба комитета, который только-что вынес резолюцию о моем поступке в предыдущую ночь, т. е. о сбитии германского самолета: за нарушение приказа Ревкома, за нарушение условий заключенного им перемирия с местным командиром стоящих перед нами австро-венгерцев, за неподчинение высшей власти армии (которую революционный комитет теперь представлял), я был приговорен к расстрелу.

Мой механик умолял меня бежать, как можно скорее, потому что отряд гвардии революционного комитета уже был на пути, чтобы арестовать меня и казнить на рассвете.

Отъезд с фронта

Я рассчитал, что мой багаж, вместе с багажом других офицеров, был уже в поезде на станции. Стоявшая вокруг офицерской столовой охрана состояла из моих солдат, и когда все офицеры один за другим вышли через дверь, они притворились, что не видят нас.

Мы все пошли в находящийся по близости полевой госпиталь — условленное место нашей встречи. Там я пошел к заведывавшему госпиталем главному хирургу, располагавшему госпитальным транспортом. Сообщив в нескольких словах о моем положении, я просил его одолжить мне две телеги с лошадьми. Я не объяснил ему, куда я собираюсь ехать, а просто сказал, что должен положить некоторое расстояние между собой и местом, где меня будут искать. Я отлично знал все дороги вблизи фронта. Проходя по боковым доро-

гам и тропинкам через лес, я описал большую дугу и на заре прибыл на маленькую железно-дорожную станцию, находившуюся на целых 30 миль к востоку от местоположения нашей эскадрильи. Сверх нашей летной формы на нас были надеты шинели без погон.

Мы все сели в поезд в разное время и в разные вагоны. На следующий день офицеры эскадрильи собрались у меня на квартире в Киеве. Все были целы и невредимы. Багаж наш тоже прибыл благополучно. Наши ординарцы сообщили нам, что уходивший ночью из Радзивилова поезд был окружен стражей Революционного Комитета и очень тщательно обыскан в поисках нас. Поезд задержали на два часа, все дороги от квартиры эскадрильи до железнодорожной станции охранялись сильными патрулями, и всю ночь повсюду в Радзивилове шел общий обыск в поисках меня и офицеров эскадрильи. Вооруженная стража Революционного Комитета сопровождала поезд до следующей станции и, убедившись, что нас в поезде не было и, следовательно, мы не могли поездом бежать, они ушли из поезда прежде, чем мы на него сели. Мой трюк удался вполне.

Жизнь в Киеве кипела ключем. Он еще не был во власти большевиков, и различные организации старались создавать какого-либо рода сопротивление двигавшимся на Киев с севера красным войскам. В это время мы уже знали, что на юге России, на Дону и по соседству с Северным Кавказом, организовалась новая добровольческая армия под командой генерала Корнилова. Не имея самолетов, мы считали, что нам бесполезно входить в армию генерала Корнилова в качестве простых бойцов. Мы были убеждены, что мы окажем больше пользы делу Белого движения, если нам сначала удастся достать наше оборудование. Некоторые воздушные эскадрильи уже прибыли в Киев с фронта, отдавая себе отчет, что война кончена. Тысячи и тысячи солдат самовольно покидали линии и заполняли поезда до отказа, сидели на крышах и висели на ступеньках вагонов. Армия действительно бросала фронт.

Я вел постоянную переписку с оставшимися в эскадрилье в качестве моих представителей и наблюдателей офицерами. Они сообщили мне, что после моего отъезда созван был общий митинг эскадрильи и что социалистически настроенный прапорщик был избран ее руководителем. В следующем донесении мой наблюдатель сообщил мне, что прапорщик-

социалист действовал крайне подозрительно: на фронте уже было какое-то перемирие, и многие офицеры, летчики австро-германского воздушного флота, навещали эскадрилью и имели таинственные совещания с новым начальником эскадрильи. Я, в свою очередь, послал моему наблюдателю несколько инструкций с просьбой внимательно наблюдать за всеми поступками нового руководителя эскадрильи и в случае, если бы он нашел в его действиях что-либо подозрительное, немедленно сообщить в штаб районного корпуса, где начальником штаба все еще был офицер генерального штаба, находившийся там, когда я командовал эскадрильей.

Затем пришло известие, что Революционный Комитет решил эвакуировать все самолеты и всю материальную часть эскадрильи с фронта, так как сражений больше не ожидалось.

В следующем докладе мне сообщили о том, как грузились самолеты на железно-дорожные платформы и приблизительное время ухода эскадрильи из Радзивилова. К этому времени мне и моему наблюдателю стало совершенно ясно, что новый руководитель эскадрильи имел какой-то предательский план. Когда был назначен день отбытия эскадрильи, оставленный моим наблюдателем офицер сговорился с начальником штаба районного корпуса о присылке на станцию специальной охраны. При этом присутствовали также начальник штаба и наши офицеры. Перед тем, как поезду предстояло тронуться из Радзивилова, прибыло несколько австрийских офицеров и, обменявшись с ними какими-то бумагами, руководитель эскадрильи дал поезду приказ итти на запад вместо того, чтобы итти на восток. Прапорщика немедленно арестовали и нашли при нем 30.000 австрийских крон — сумму, уплаченную австрийскими воздушными силами за оборудование эскадрильи. Дело было подстроено так, чтобы все материальное оборудование эскадрильи было доставлено на австрийскую сторону, линию, проходившую лишь в 5-ти милях от Радзивилова.

Арестовав нового руководителя эскадрильи, начальник штаба районного корпуса назначил ее руководителем другого офицера, который доставил эскадрилью в Киев. Прапорщик-предатель был также привезен в Киев, как заключенный, и посажен там в военную тюрьму. Впоследствии его судили за измену и, так как война официально еще продолжалась, приговорили к смерти. Но политические события шли та-

ким темпом, что раньше, чем приговор был приведен в исполнение, он был освобожден устроившими в одной части Киева местную революцию большевиками, первой акцией которых было освобождение всех заключенных из тюрем, независимо от рода их преступлений.

На находившемся в нескольких милях от города киевском аэродроме сосредоточилось большое количество воздушного оборудования. Там собрано было несколько авиационных баз и значительное число эскадрилий с фронта. Некоторые из этих эскадрилий прилетели с целью присоединиться к новой создававшейся на юге России армии, другие объявили себя воздушной силой Украины. Я решил держать свою эскадрилью временно в Киеве, так как там образовалась довольно солидная Белая организация, которой в случае войны потребовалась бы воздушная сила.

Весной 1918 года Киев уже несколько раз переходил из рук белых в руки большевиков и затем в руки украинцев. На окраинах города в гарнизоне происходили местные революции. Ложась вечером в кровать, никто не знал, под каким режимом он проснется утром. Наконец, организовалось более или менее устойчивое украинское правительство, возглавляемое генералом Скоропадским. Он начал организовывать все виды службы, и нам удалось достать достаточное количество газолина, столь необходимого эскадрилье для учебных целей и для практики новых пилотов.

Скоропадский имел обширную программу не только для армии, но и для всех частей правительства, но его управление встретило сопротивление социалистических групп украинцев, и против его режима в провинции началось революционное движение. Большевики сильно поддерживали это движение, и вокруг Киева шли сражения.

Имевшийся у нас в запасе газолин не был особенно высокого качества. Мы летали каждый день, залетая далеко вглубь страны, чтобы выяснить, где собирались центры наступающих сил. Из-за плохого газолина некоторые самолеты делали вынужденные посадки. Почти при каждом полете мотор начинал брызгать, по временам останавливался, а затем снова начинал работать. Такие полеты трепали нервы, в особенности так как пилотам было известно, что в плену русские или украинские большевики будут их зверски мучить перед тем, как убить. Гражданская война очень жестока.

Белые имели обыкновение не брать пленных, если они

знали, что они коммунисты, и поэтому большевики убивали всех офицеров, попадавшихся им в плен.

В Киеве начинался голод. Я делал специальные полеты в Батавский район, в имение моего тестя, с тем, чтобы привезти для семьи немного муки. Я знал, что это имение находилось в сравнительно спокойной части страны, но, летя туда и возвращаясь обратно, я перелетал через бесконечное число линий различных фронтов: белые сражались против красных, украинские большевики — против русских большевиков, а украинские и русские большевики — против правительства Скоропадского. Зеленые — более или менее организованные бандиты, силою в 30.000 человек — находились под начальством человека, носившего фамилию Махно, и воевали против всех, если только это им было выгодно.

Когда я приземлялся на лужайке перед имением, я не был уверен в том, какой властью оно было занято, но, к счастью, там не было никого, кроме моего тестя и его слуг. Я вернулся в мой самолет с тяжелым мешком белой муки, доставившим большую радость моей семье в Киеве.

Осенью 1918 года круг неприятельских сил вокруг Киева сузился, и стало ясно, что наступающие под командованием Петлюры украинцы одержат верх над защитниками. По Киеву расклеены были плакаты: «Тебе не надо быть героем, но ты должен стать добровольцем!» Гимназисты, студенты политехникума, все, находившиеся в Киеве в отпуску офицеры и государственные служащие стали в ряды защитников. Мой младший брат, бывший тогда подпоручиком артиллерии, тоже пошел добровольцем в пехоту и бился где-то на окраинах города. В это время я схватил «испанку» (грипп), но у нас было так мало боевых пилотов, что, несмотря на довольно высокую температуру, я летал каждый день. Возвращаясь с полета я чувствовал себя таким слабым, что не мог выйти из кабины, и механики вынимали меня оттуда на руках. Наконец, мне стало так плохо, что я слег и чуть не умер оттого, что я летал с такой высокой температурой. Пользовавший меня врач сказал моей жене, что я — первый в его практике пациент, выживший при такой высокой температуре — 42,5° Цельсия (108,5° Ф).

Когда я поправился, но был еще очень слаб, положение на киевском фронте было хуже, чем когда-либо. Со дня на день можно было ожидать, что город будет взят. Под давлением наступавшего врага защитники Киева вынуждены были

отступать, и сражения происходили уже на улицах окраин, а артиллерия заняла позиции на городских улицах и площадях. Каждую минуту окна дрожали и разбивались от взрывов нашего собственного огня, а также от снарядов неприятеля.

Один из снарядов попал в крышу нашего дома и прошел через нее и через потолок. Часть потолка и люстра упали на обеденный стол в столовой, когда обед уже был подан. По счастью, никто еще не сидел за столом, хотя мы уже входили в столовую.

В начале сентября 1918 г. я узнал, что через несколько часов аэродром будет занят неприятелем, а лететь было некуда. Мне не хотелось оставлять мой мощный боевой самолет в руках врага, и я пошел на аэродром, чтобы уничтожить его. Как я уже рассказал в предыдущей главе, меня спас в этот день один из моих бывших пехотинцев.

Теперь в нашей эскадрилье уже не было самолетов, и положение наше было отчаянным. Немногие оставшиеся в живых защитники города решили попытаться пробиться из города и, по возможности, соединиться где-нибудь с какими-либо другими белыми силами. Для этого мы решили собраться в центре города, в Музее. Каждый офицер должен был иметь при себе ружье и достаточное количество патронов. Когда победившая армия Петлюры вошла в город, в музее собралось более 2.000 офицеров. Войска Петлюры немедленно окружили музей, и несколько орудий полевой артиллерии были расставлены по всем улицам, ведущим к музею, а на крышах большинства окружающих его зданий установлены были пулеметы. Нас было только две тысячи, и у нас были только винтовки и ограниченное число патронов. Старший офицер нашей группы начал переговоры с петлюровцами, предлагая условия, при которых они дали бы нам выйти целыми с оружием.

Пока шли переговоры, все сообщение с внешним миром было прервано. У нас не было пищи, подача воды была отрезана, и нам пришлось согласиться на все условия украинцев. Они обещали выпустить нас, если мы сдадим свои винтовки в зал музея.

Как только винтовки были сданы, украинцы объявили, что они освободят нас не всех вместе, а индивидуально, после суда над каждым из нас, и невиновных освободят. О дне суда ничего не было сказано. Подача воды возобновилась,

но в первые дни нам не давали пищи. Затем нашим родственникам позволили принести нам еду. Наши жены, матери и сестры ждали в очереди у музея, перенося оскорбления красной гвардии, перед тем, как им удалось передать пакеты с продовольствием. Те, кто не имел родных, не получили никакой пищи, но, разумеется, все те, кто получил хоть сколько-нибудь продуктов, роздали их всем своим менее счастливым товарищам. Количество принесенной моей женой пищи было достаточным, чтобы накормить всех офицеров моей эскадрильи.

Нас набили в комнаты музея до такой степени, что нам не хватало места, чтобы лечь на спину. Весь пол был занят, и все лежали на правом боку. Если один человек в одном конце комнаты хотел перевернуться на левый бок, то все остальные должны были перевернуться вместе с ним.

Между тем в революционных трибуналах украинских социалистов решалась наша судьба. Музей, понятно, не был приспособлен для размещения двух тысяч пленных. Водопровод не работал, не было уборных. Нам не разрешалось выходить наружу, а внутри не было достаточно места для движения, и мы все должны были или сидеть на одном месте или почти лежать один на другом. Пол нечем было подмести, грязь быстро накоплялась, и было невыносимое количество вшей. Однажды ночью я сидел на подоконнике, почти без одежды, стараясь уничтожить вшей в моей одежде, когда ужасный взрыв потряс все здание. Центральная часть крыши музея, представлявшая собою стеклянный купол, обвалилась, одна из стен рухнула и за звуком взрыва последовали страшные вопли пораненных упавшим стеклом и камнями людей.

Как выяснилось впоследствии, одна фракция украинских большевиков решила ликвидировать всех пленных, взорвав музей динамитом. Вероятно, динамит был не очень хорошего качества или неправильно заложен, потому что разрушение музея было только частичным: разрушены были только купол и одна стена. Но это дало нам возможность бежать.

Немедленно после взрыва мы услыхали на улице треск пулеметов: украинцы старались застрелить тех, кто убегал из музея по улицам. Но я и не пытался бежать по улице. Прыгнув через отверстие в стене, я побежал на задний двор, перескакивая через несколько заборов и делая большие кру-

ги, чтобы не попасть на охранявшуюся площадь вокруг музея. Я направился домой.

Когда моя жена бросилась ко мне с открытыми объятиями, я сказал ей: «Не трогай меня, — я слишком грязен и весь во вшах. Приготовь скорее горячую ванну и разведи в печи хороший огонь, чтобы сжечь мою одежду». Я наслаждался ванной, как никогда в жизни.

После сытного обеда мы принялись обсуждать план действий. Я знал, что через несколько часов украинцы постараются снова арестовать меня. Вскоре к нам пришли другие офицеры эскадрильи, с которыми мы устроили спешное совещание. Решено было, что нам нельзя оставаться в Киеве, так как это было равносильным самоубийству.

Я пошел в квартиру моей матери и просил ее взять на себя заботу о моем сыне, которому тогда было 6 лет. Мой брат отказался уйти из города, считая, что кому-нибудь следует остаться с матерью, чтобы помочь ей и защитить в этих критических обстоятельствах. Я не мог взять с собой моего мальчика, так как нам надо было итти из города пешком и, возможно, сражаться в пути. Он был слишком мал для этого, но моя жена была готова отправиться со мной. С собой мы могли взять только то, что можно было унести на себе.

Когда я прощался с моей матерью, я не знал, что увижу ее и сына только через десять лет, а моего брата не увижу никогда.

Когда мы вышли из Киева, было около 10-ти часов утра. Нам предстоял длинный и трудный переход до того как, выбравшись из города, мы могли сесть на поезд, везший эвакуировавшихся из Украины немецких солдат. Поезд шел очень медленно, и вагоны его были переполнены. Он часто останавливался на маленьких станциях или даже в пути, и тогда со всех сторон его начиналась стрельба, причем пули пробивали стенки вагонов. Женщины ложились на пол вагона, а мужчины стреляли через окна, пока поезд не трогался опять вперед.

Нам потребовалось десять дней, чтобы добраться до границы Германии. Как только мы перешли границу, поезд пошел быстрее, и мы скоро прибыли в Берлин.

Приведя себя в порядок в одном из берлинских отелей, я явился в канцелярию представительства белых русских организаций и получил назначение в межсоюзную комиссию по

реэвакуации военнопленных. Лагерь, куда я был назначен, находился в Ульме на реке Дунае, а старший офицер был американец, капитан Маршалл. Другие члены комиссии представляли Англию и Францию, и несколько членов представляли Россию, так как в ульмском лагере находились, главным образом, русские военнопленные.

Число военнопленных в лагере доходило до десяти тысяч, и большинство из них уже было под сильным влиянием большевицкой пропаганды. У них были свои собрания, комитеты, на которых они обсуждали сложные политические проблемы, но не желали немедленно репатриироваться из опасения, что их мобилизуют в какую-нибудь армию и снова заставят сражаться. Все это вызывало во мне глубокое отвращение.

Я вошел в соприкосновение с союзной миссией в Берлине, и мне было разрешено поехать в Англию для того, чтобы вступить в британский воздушный флот.

Сообща с майором Сахновским, которого я знал еще в России, в период германской войны, мы подобрали группу свыше 20-ти офицеров-летчиков, оказавшихся в Германии, и отправились все вместе в Англию.

В то время военное министерство Великобритании уже открыло лагерь для русских около Ньюмаркэта, куда нас сначала и направили. Вскоре после этого нам удалось получить назначение для испытания в одну из летных школ. Пройдя испытание, я был послан в летную школу инструкторов в Фельдуэлл, Норфольк, где я пробыл лишь несколько дней для ознакомления с новейшими типами британских аэропланов. Вслед за тем меня назначили авио-инструктором с чином капитана королевских воздушных сил в Нетеравонскую летную школу, находившуюся в Солсбэрри-плэнз.

Среди учащихся этой группы было двенадцать офицеров из организованной нами в Берлине авиогруппы. Некоторые из них были офицеры моей старой эскадрильи. После всего испытанного за время войны спокойная и правильная жизнь в этой школе была для меня большим облегчением. Те немногие месяцы, которые я провел там в качестве инструктора, показались мне чудесным отдыхом.

На Северо-Западном Фронте

Несмотря на это, узнав, что сражающейся на разных фронтах русской белой армии очень нужны опытные летчики, я подал в отставку и был назначен командиром эскадрильи Белой армии под командой генерала Юденича. Эта армия называлась армией Северо-Западного фронта и сражалась на территории Эстонии и в Псковской губернии в направлении С.-Петербурга.

Переход морем в Нарву, где наш транспорт разгрузился, был довольно спокойным. В октябре 1919 г. я снова был на русской земле. В это время в Северо-Западной армии было около 10.000 человек. Самый факт ее организации и ее роста был поразителен. Начали это движение около 500 добровольцев, офицеров и солдат. По мере того, как они двигались походом в направлении С.-Петербурга, заходя в маленькие деревни и освобождая их от большевиков, к ним присоединялись крестьяне и запасные. При встрече с большевицкими полками некоторые их роты сдавались и переходили на сторону белых. Спустя несколько месяцев армия выросла с 500 до 10.000 человек. У нее не было ни снабжения, ни боеприпасов. Когда полковой комитет доносил, что ему нужны патроны, он получал из штаба обычный ответ: берите их от красных.

Англия послала несколько своих самых устаревших самолетов, с которыми нам пришлось организовать воздушные силы новой армии. Я получил аэроплан «R. Е. 8», который мне пришлось видеть в Англии только в музеях, так как этот тип считался устаревшим еще в начале 1916 года. Он имел мотор воздушного охлаждения с рядными цилиндрами. Передние цилиндры были всегда слишком холодными, а задние всегда слишком горячими.

Первый же совершенный мною на нем полет кончился почти катастрофой. Мне было дано задание выяснить, какие подкрепления брошены были С.-Петербургу из Москвы по главной железно-дорожной артерии Москва-С.-Петербург. С этой целью я должен был лететь далеко вглубь страны, вдоль железнодорожной линии. На обратном пути, находясь над центром Петербурга, я набрал значительную высоту, не очень доверяя моему мотору, и оказался совершенно прав: со звуком взрыва мотор остановился — он буквально разорвался

в воздухе на куски. Посмотрев вперед на мой мотор, я увидал только одну часть стоящих там цилиндров, другие совершенно отсутствовали.

К этому времени большевики уже установили некоторые правила обращения с теми, кто попадал к ним в плен. В каждую звезду на плечевых погонах офицера они вбивали гвоздь в несколько дюймов длиной. Имея на себе погоны штабс-капитана с четырьмя звездами на каждом погоне, я предвидел большие неприятности. Представив себе мысленно восемь длинных гвоздей, я решил, планировать на наши линии.

К счастью, дул сильный восточный ветер, но я точно не знал положения линий, которые постоянно передвигались. Я полагаю, что за всю мою долголетнюю службу мне никогда не приходилось делать более удачного и более долгого планирования. Находясь над Нарвой, которая, как я знал, была в наших руках, я был все еще на высоте 800 футов. После хорошей посадки на Нарвском поле, в кругу своих друзей, спрашивавших меня, откуда я прибыл так бесшумно, я почувствовал себя счастливейшим человеком в мире. Я почти уверен, что с этим «R. E. 8», я мог бы взять премию в планировании.

Наше авиационное оборудование Северо-Западной армии было настолько убогим, что мы фактически не могли делать полезной работы и от времени до времени шли добровольцами в пехоту, сражаясь рядовыми, потому что против каждого человека в Белой армии было, по крайней мере, 25 или 30 в Красной. Но, несмотря на все это, Северо-Западная армия одерживала победы в каждом сражении.

Мы быстро шли вперед, и вскоре были у самых ворот Петербурга. Уже виднелись маковки церквей и сверкавший в лучах солнца купол Исакиевского собора.

Но наше наступление было слишком быстрым, наши коммуникационные линии слишком длинными, а фронт слишком растянутым по отношению к нашей численности. Чем быстрее мы двигались вперед, тем глубже мы погружались в массу большевицких армий, брошенных из всех направлений на спасение столицы. У самых ворот Петербурга мы оказались целиком окруженными, и нам пришлось пробиваться обратно.

Мы пробили себе путь назад с обычным успехом, не оставив ни одного пленного и унеся с собой наших убитых и раненых.

Мы перешли Эстонскую границу. Наша армия была разоружена эстонцами, которые поместили часть ее в концентрационные лагеря.

Во время нашего наступления на Петербург, нам сдавались целые роты Красной армии. При отступлении некоторые из них сдались обратно красным. Нам пришлось придумать способ сохранить тех, кто уже присоединился к нам, в наших рядах.

Красные сдавались целыми ротами. Мы выстраивали их и говорили: «Все коммунисты и комиссары — вперед!» Так как их ненавидела вся остальная армия, то в случае, если они не выступали сами, их выталкивали насильно. В каждой роте их обычно было очень мало — два или три человека. Затем мы записывали их фамилии, а также и фамилии остальных людей в роте, и заявляли: «Такая-то рота Красной армии выдала своих комиссаров и комунистов... и сама казнила их». Это их заявление запечатывалось в конверт и опускалось с самолета за Красные линии, являясь, таким образом, верной гарантией того, что этой роте не было пути назад к Красным. Мы знали, что теперь они не сдадутся при первой же провокации, боясь, что там их будут преследовать за то, что они сделали со своими коммунистами. Да, может быть это был жестокий метод, но для нас это было единственным способом сохранить в своих рядах всех тех красных, которые добровольно пошли в ряды белых.

Воздушные силы Северо-Западной армии не были помещены в эстонский концлагерь. Мы могли свободно ходить, куда хотели, и делать, что угодно, и лишь наши самолеты были конфискованы. Кроме того, в наших квартирах искали оружия, и мы вынуждены были сдать даже наши личные револьверы и автоматы. Заведывавший обысками эстонский офицер был, повидимому, крайне осторожен и взял, под видом оружия, даже кортик, маленькую очень красивую саблю составлявшую часть офицерской летной формы в России. Так как, кроме того, она была сама по себе знаком отличия и на ней были инициалы Императора и надпись: «За храбрость», то потеря ее мне была крайне тяжела.

Я пошел в канцелярию ревельского коменданта и просил его вернуть мне кортик. Он не был вполне уверен в том, что ему следует делать, и сказал, что получен приказ разоружить Северо-Западную армию, а эта сабля является оружием. Тогда я попросил его приказать принести эту саблю в кан-

целярию для того, чтобы он посмотрел на нее. Когда ее принесли и положили перед ним, я сказал ему: «Если Вы считаете, что эта сабля угрожает независимости Эстонской Республики, то Вы можете сохранить ее. Если нет, то верните мне ее, потому что она имеет ценность только для меня, а не для сражений». Он представил это дело эстонскому военному министру, и, в конце концов, я получил обратно мою саблю, которую храню до сих пор. Эстония — очень маленькая страна, и это был первый год ее независимости.

Большинство солдат и офицеров Северо-Западной армии вынуждено было зарабатывать на жизнь, работая на лесозаготовках. Работа эта быля тяжелая и плохо оплачивалась. Среди офицеров Северо-Западной армии и из бежавших вместе с ними из России семейств было немало представителей всех родов искусства: певцов, актеров, танцоров и художников. Для того, чтобы обеспечить себя, они объединились и организовали театральные труппы, пользовавшиеся большим успехом в бедной талантами Эстонии.

Небольшая труппа певцов начала репетировать оперетту Оффенбаха «Прекрасная Елена» в одном из ревельских театров. Для роли Прекрасной Елены выбрана была г-жа Сергиевская. Роль Париса исполнял довольно известный тенор Петербургской Музыкальной Драмы. Репетиции происходили каждый день.

Не имея в это время никакой службы, я присутствовал на большинстве репетиций и провожал г-жу Сергиевскую на репетиции и обратно.

Ровно за два дня до первого представления первый тенор заболел серьезной формой тифа. Члены труппы были в панике. Билеты были уже все распроданы, и часть вырученных денег уже истрачена. Ставить спектакль без первого тенора было невозможно, а вернуть деньги публике мы не могли. Тут кто-то посоветовал мне попробовать спеть эту партию, так как они часто слышали, как я пел отрывки арий между репетициями.

Я никогда не намеревался стать профессиональным певцом и сначала наотрез отказался. Но все члены труппы умоляли меня попробовать и этим, быть может, спасти положение. Мне пришлось работать день и ночь, изучая партию. Это было моим первым появлением на сцене.

Вероятно у меня совершенно отсутствует артистический

темперамент, так как перед выступлением я совершенно не волновался. Самым важным для меня было сберечь деньги, в которых труппа так нуждалась. Я знал, что как бы хорошо или плохо я ни пел, никто не потребует денег обратно после того, как было объявлено, что, вследствие внезапной болезни первого тенора, партию Париса исполнит певец-любитель.

Я искренне убежден, что успех представления отнюдь не был моей заслугой, но, тем не менее, успех был таков, что директор театра явился в мою уборную немедленно после конца представления и предложил мне годовой контракт на очень выгодных условиях. Так как моим намерением было продолжать воевать на фронте, я отклонил это предложение, заявив, что пока я в Ревеле, я буду петь на спектаклях, которые мне под силу, но не могу гарантировать, что я долго останусь здесь.

После «Прекрасной Елены» я пел еще в нескольких операх, включая «Травиату», «Риголетто», «Лакмэ», а также в ряде русских опер. Наша труппа сделала с большим успехом турнэ по всем главным городам Эстонии.

Моя способность петь на сцене объяснялась тем, что я, еще учась в политехникуме, брал уроки пения у моей тетки, выдающейся певицы итальянской и русской оперы. Но я учился для забавы, любя музыку, и никогда не смотрел на это серьезно, не готовясь быть певцом. Впоследствии я очень часто присутствовал на репетициях оперного класса консерватории в Киеве, где училась моя жена. Иногда оперный класс собирался в нашей достаточно большой и поместительной квартире, и в том случае, когда один из необходимых для ансамбля певцов отсутствовал или опаздывал, остальные певцы просили меня спеть его партию. Мне легко было выучить любую партию, потому что я одарен необыкновенно хорошей музыкальной памятью. Но я никогда не думал, что мне придется выступать на сцене и петь перед публикой. Это мое «подсобное дарование» буквально спасло нас от голода в Эстонии.

Путешествуя с театральной труппой по Эстонии, я поддерживал постоянную связь со все еще сражающимися на других фронтах белыми русскими организациями и только ждал случая собрать достаточную сумму денег, чтобы поехать на юг России или в Сибирь, где все еще шла борьба против коммунизма. Наконец, был организован транспорт с этой целью, и я смог вместе с несколькими людьми моей

собственной эскадрильи выехать из Ревеля в Данциг, где, согласно Версальскому договору, находился новый польский порт. Из Данцига нам пришлось ехать поездом через Польшу. По прибытии в Варшаву я явился к состоявшему при верховном польском командовании военному представителю белых русских. От него я узнал, что мне поручено организовать возвушные силы 3-й армии генерала Врангеля, сражавшегося тогда со своими двумя армиями на юге России. 3-я армия генерала Врангеля сражалась на польском Восточном фронте.

В это время поляки воевали с большевиками и считали 3-ю армию генерала Врангеля своим союзником. Целый ряд гражданских организаций в Польше помогал снабжать находившуюся там русскую армию. Наиболее важная из этих организаций возглавлялась знаменитым революционером Савинковым, принадлежавшим ранее к террористической группе революционеров и бывшим одним из самых активных организаторов убийства генерал-губернатора Москвы, Великого Князя Сергея Александровича. Савинков также ответствен за ряд террористических актов при старом режиме в России. При правительстве Керенского он занимал высокую должность.

С прибытием большевиков Савинков сам стал эмигрантом и, со свойственной ему энергией, принял участие в белых организациях. Он был заговорщиком и террористом всю свою жизнь, всегда жаждал деятельности и стремился играть в политике ведущую роль.

Когда Белое движение потерпело неудачу, Савинков не мог оставаться без дела и поехал инкогнито в Россию, но был арестован сразу по переходе границы. Несколько дней спустя в большевицких газетах сообщили, что Савинков покончил жизнь самоубийством, выбросившись из окна тюрьмы. Вопрос — выбросился ли он сам или был выброшен — остается открытым.

Во время своей деятельности в Польше Савинков сумел получить значительную поддержку от маршала Пилсудского. Они были школьными товарищами, связанными личной дружбой и общей революционной деятельностью за много лет до войны. Благодаря своим связям в высших польских кругах, Савинкову удалось получить достаточно снабжения для 3-й русской армии, которая не имела ни собственной базы, ни территории для начала своих операций.

3-й армией командовал очень молодой 28-летний генерал Пермикин. Он поступил в болгарскую армию в 1912 году рядовым и так отличился в этой войне, что поднялся до чина полковника. Когда в 1914 году началась война с Германией, он поступил в русскую армию, опять-таки рядовым, и был снова произведен в чин капитана. Он был одним из первых организаторов Северо-Западной армии и заслужил чин генерала, благодаря своей необыкновенной храбрости и талантам в ведении гражданской войны. Солдаты его обожали, и некоторые из его подвигов передавались, как сказки, из уст в уста. Назначение Пермикина командующим 3-й армией встретило всеобщее одобрение.

В процессе организации воздушных сил его армии, я должен был являться к Пермикину лично. Мне удалось получить от него несколько двухместных истребителей и самолетов-разведчиков, после чего я приступил к обучению летного состава правильному пользованию ими. Наша база находилась на летном поле Мокотово близ Варшавы. Наши союзники, польские воздушные силы, оказывали нам всяческое содействие и помощь.

В это время положение на польском фронте было очень затруднительным, и в Варшаву прибыл французский генерал Вейганд. Генерала Пермикина вызвали в Варшаву для военного совещания с генералом Вейгандом. Это было в ноябре 1920 года.

Во время совещания пришло известие, что 3-я армия продвинулась слишком далеко на Восток и была, повидимому, окружена и отрезана красными. Генерал Пермикин решил немедленно отправиться к своей находящейся в столь бедственном положении армии. Добраться до нее можно было только на самолете. Я получил назначение перелететь с ним через фронт и отыскать армию, где бы она ни была. Нам известно было только общее направление. Это была трудная задача, так как мы даже не знали, найдется ли где-нибудь по соседству с местом расположения армии летное поле для посадки.

Наш полет должен был начаться следующим утром, на рассвете. Когда мы прибыли на Мокотово поле, над ним висел тяжелый туман — говоря техническим языком, не было ни потолка, ни видимости. Перед нашим ангаром стояла наша лучшая машина — последний тип германского двухместного истребителя «Хальберштадт».

Я сообщил генералу, что нам придется ждать более благоприятных условий погоды. Генерал ответил, что его армия находится в беде и что он хочет быть с нею, назависимо от того, чем бы ему ни пришлось рисковать. Мы должны были лететь.

Самолет не был оборудован приборами для слепого полета, так как тогда их еще не существовало. Я поднялся над туманом и полетел по солнцу, просто в направлении армии на восток. На самолете не было даже компаса, а между тем небо вскоре покрылось тяжелыми тучами. Я потерял солнце из виду и не мог установить, где был восток, где запад, север или юг. Я пытался найти внизу в облаках какой-нибудь разрыв для того, чтобы определить наше местоположение. Приблизительно через два часа полета мне удалось пройти сквозь туман и найти железнодорожную линию, которую я мог опознать по мостам, как идущую на восток, приблизительно в нужном мне направлении.

После довольно продолжительного полета погода стала такой облачной, что лететь дальше стало невозможным. Я шел очень низко, по густому туману, стараясь следовать вдоль железно-дорожной линии. Прямо передо мной возникали препятствия в виде железнодорожных станций, водонапорных башен и высоких деревьев вблизи линии, и мне приходилось буквально перескакивать через них, как бы на скачках с препятствиями. По мере того, как туман густел, полет становился все более и более опасным, и немедленная посадка стала необходимой.

Вблизи одной железнодорожной станции я нашел ровную площадку, казавшуюся пригодной для посадки. Я старался сделать на ней хорошую трехточечную посадку, но в тот момент, когда колеса коснулись земли, они погрязли до оси — площадка оказалась болотом. Аэроплан медленно перевернулся. На моем лбу был легкий порез от удара о приборную доску, а генералу слегка повредило шею.

Когда мы вылезли из-под самолета, мы не знали, где мы находимся, и был ли этот район занят польской армией, белыми или красными. В случае, если бы это были красные, мы решили сражаться, пока нас не убьют, потому что плен был равносилен смерти после ряда ужасных мучений. По счастью, станция была расположена в польской зоне. Нас немедленно доставили в польский госпиталь, где нас приняли крайне любезно. Польские офицеры сообщили нам, что

3-я армия находится по близости и что она выбралась из затруднительного положения предыдущего дня. Генерал мог добраться до штаба своей армии верхом, а мне приказано было сесть в поезд, идущий обратно в Варшаву, и продолжать организацию наших воздушных сил.

Несколько дней спустя, Польша подписала перемирие с Советами, и 3-я армия была предоставлена самой себе. Польская армия больше не была нашим союзником, но она не была и нашим врагом. 3-й армии заключенное поляками перемирие не касалось. Армия, имевшая в среднем всего десять тысяч человек, не могла рассчитывать вести успешно войну против Красной армии Советской России. В дальнейшем нам пришлось отступить и перейти польскую границу на реке Збруч. Согласно международному закону, польские власти обязаны были разоружить и интернировать своих прежних союзников. Находящиеся на базе Мокотово наши самолеты подлежали конфискации. Поскольку дело касалось нас, это был, действительно, конец гражданской войны.

Точно так же, как в Эстонии, мы были предоставлены своей судьбе в чужой стране, где у нас не было ничего, кроме того, что мы имели на себе.

Моя жена и я вынуждены были опять использовать наши музыкальные таланты, и, организовав маленькую оперную труппу, мы совершили турнэ по многим польским городам, зарабатывая довольно прилично себе на жизнь. Остальную армию поместили в концентрационный лагерь, и судьбе ее нельзя было позавидовать.

КРАТКАЯ ЗАПИСКА

о службе Военного Летчика 2-го Авиационного отряда Истребителей Штабс-Капитана 125-го пех. Курского полка Бориса СЕРГИЕВСКОГО

21 Ноября 1917 года

	Год	Месяц	Число
Родился	1888	Февраля	7
Вероисповедания православного, Сын Коллежского Ассесора. В Одесском Реальном училище св. Павла и в Киевском Политехническом Институте окончил 4 курса по Инженерно-строительному отделению. Женат первым браком на девице Элле Фридриховне Бергау, вероисповедания лютеранского.			
Имеет сына Ореста, родившегося. Сын вероисповедания православного.	1911	Августа	8
На службу поступил рядовым на правах вольноопределяющихся по первому разряду в 129 пех. Бессарабский полк	1911	Декабря	29
Окончил курс полковой учебной команды	1912	Июня	9
Ефрейтором	»		
Младшим унтер-офицером	»	»	13
В войсковой экзаменационной комиссии при 33 пех. дивизии вы-		Июля	10

	Год	Месяц	Число
держал экзамен на чин прапорщика запаса	»	»	16
Уволен в запас армии по Киевскому уезду	»	Октября	5
Произведен в чин прапорщика запаса по армейской пехоте Высочайшим приказом	»	Декабря	10
Отбывал первый учебный сбор при 129 пех. Бессарабском полку .. с	1913	Мая	1
по	»	Июня	12
Призван из запаса по мобилизации в 125 пех. Курский полк, куда и прибыл	1914	Июля	25
Выступил с полком на войну	1914	Августа	2
Командующий 15 ротой	»	Октября	24
Вр. Командующим 14 ротой ..... с	1915	Января	11
по	»	»	14
Вр. Командующим 1-й ротой .... с	»	Июня	16
по	»	Июля	3
Начальником команды разведчиков	»	»	4
Произеден в чин Подпоручика	»	Ноября	20
Со старшинством	1914	Декабря	14
В чин Поручика	1916	Февраля	26
Со старшинством	1915	Октября	9
Командирован на вакансию летчика наблюдателя в 25-й Авиационный отряд, куда и прибыл	1916	Марта	15
Адъютантом отряда .... с	»	»	18
по	»	Октября	24
Командирован в Севастопольскую военную Авиационскую школу для обучения полетам, куда прибыл	»	Ноября	2
Принес присягу на верность службе России и ЕЕ ВРЕМЕННОМУ ПРАВИТЕЛЬСТВУ	1917	Марта	19

	Год	Месяц	Число
Закончил курс обучения полетам и командирован в распоряжение Инспектора Авиации Юго-Западного фронта для назначения в один из отрядов	»	Апреля	16
Удостоен званием Военный Летчик.	»	Мая	3
Назначен во 2-й Авиационный отряд Истребителей, куда прибыл и зачислен на штатную должность военного летчика	»	Мая	19
Вр. Командующим отрядом .... с	»	Июня	6
по	»	Августа	20
Произведен в чин Штабс-Капитана, приказом по В. В. от 13-го Октября 1917 года	1917	Октября	13
Со старшинством .... с	1916	Мая	19
Участвовал с 125 пех. Курским полком в делах против неприятеля .... с	1914	Августа	2
по	1916	Марта	13
В состав 25-го корпусного Авиационного отряда .... с	»	»	15
по	»	Октября	25
Ранен в голову и правую ногу и контужен в бою у дер. Зажече.	1915	Марта	15
Представлен к чину Капитана со старшинством с 13-го Октября 1917 года, на основании приказа по В. В. 1917 года за № 130.			

За боевыя отличия имеет ордена:

Св. Анны 4-й степени с надп. «За Храбрость»,
Св. Станислава 3-й ст. с мечами и бантом,
Св. Анны 3-й степени с мечами и бантом,
Св. Станислава 2-й ст. с мечами и бантом,
Св. Анны 2-й степены с мечами,

Св. Владимира 4-й ст. с мечами и бантом,
Св. Великомученика и Победоносца Георгия 4-й степени.
Высочайшее Благоволение.

Командир отряда,
Военный Летчик,
Штабс-Капитан (Подпись): **Бафталовский**

М. П.

Адъютант отряда,
Штабс-Капитан (Подпись): **Бужеев**

ИЗ ПИСЬМА И. А. РЖЕВСКОЙ

Ирина Александровна Ржевская с радостью вспоминает 1905-ый год, когда она познакомилась с семьёй Бориса Васильевича Сергиевского. Это было в конце 1906-го года, когда Б. В. приехал в Киев для поступления в Киевский Политехнический институт. Там он встретился со своим школьным другом Тадеушем Домбровским, который познакомил Сергиевского со своей двоюродной сестрой — Ириной Александровной, её матерью и женихом — Н. В. Ржевским.

«... В доброе, старое время ещё не было телевизоров — вспоминает И. А. Р. (автор этих строк) — и мы сами себя развлекали. Приход Бориса Васильевича Сергиевского внёс в наш маленький кружок новую струю. Он оказался серьёзным молодым человеком, но весёлым, разговорчивым, и быстро нашёл общие темы для беседы с Н. В. — моим будущим мужем. Чтение всяких литературных отрывков, а иногда и целых произведений классиков, споры на эти темы и на всякие будущие жизненные планы заполняли наши зимние вечера. Когда наступила весна и наша дружная компания продолжала свои встречи на свежем воздухе, то Б. В. С. всегда принимал участие в наших экскурсиях и этим ещё больше сблизился с нами.

Вскоре мы с Н. В. повенчались и уехали из Киева. Б. В. как старший в семье, не мог никуда уехать, т. к. ему надо было заботиться о своей матери и двух младших братьях. А когда наступила осень, мы с мужем вернулись в Киев и вновь встретились со своими друзьями. Однажды Б. В. приехал к нам вместе со своей матерью, Екатериной Сергеевной и двумя младшими братьями — гимназистами Глебом и Романом (оба они погибли в Белом Движении). Несмотря на разницу лет Е. С. очень умело подошла к нашей молодёжи и вместе с нами часто ходила на осенние прогулки. Но жизнь требовала своего, и Б. В. кроме (учения) занятий в Пол. Институте должен был материально помогать своей семье. Начались

размышления и строились планы как этому помочь. Муж мой предложил устроить у нас на квартире "студенческий кружок" для подготовки поступающих и отстающих учеников в гимназии. Кружок скоро составили и начали работать. Если не ошибаюсь, Б. В. преподавал математику. Таким образом он часто приходил к нам, оставался после уроков и опять начинались разговоры на всякие темы с моим мужем, с которым он был единомышленником. Так прошёл 1907-ой год, и нам пришлось расстаться со своими приятелями. Но вскоре нам пришлось обратиться к Е. С. Сергиевской с просьбой подготовить младшего брата моего мужа в Кадетский Корпус. Е. С. согласилась принять мальчика, и мы его оставили у Сергиевских на год, после чего он выдержал экзамен в Воронежский К. К. После этого мы надолго расстались с Б. В.

Началась Первая Мировая Война, а затем революция. До нас дошли слухи, что Б. В. ушёл на войну лётчиком и попал в Лондон. А нас революция заставила бежать из Москвы в Киев. По приезде в Киев, я на другой день пошла по старому адресу навестить Сергиевских, и до сих пор с грустью вспоминаю этот день. Мне открыла дверь Е. С. Встретились мы с ней и радостно и со слезами, но как старые друзья. Она меня привела на балкон, который выходил в сад, где стояло её кресло, а около кресла сидел трёхлетний мальчик. Это был сын Б. В. — Орест. Со мной был тоже мой младший сын Олег, приблизительно того же возраста. Мальчики скоро познакомились и стали играть, а мы с Е. С. занялись воспоминаниями. Я ничего не знала о постигшем горе Е. С., о смерти её двух младших сыновей, Глеба и Романа, погибших в Белой Армии. Б. В. был в это время, по словам матери, в Англии. Мы просидели довольно долго, и Е. С. очень спокойно всё мне рассказывала, она повидимому уже примирилась со своим горем. Я ушла от неё очень расстроенная, так как уже на другой день мы должны были ехать дальше, и я знала, что больше никогда нам не удастся с ней встретиться.

И так нас судьба привела в Югославию, где мы прожили более 25-и лет, а оттуда нам пришлось бежать в 1944-ом году в Австрию. Добравшись до лагеря Парш, где мы прожили пять лет, в 1949-ом году мой муж получил письмо, а потом и посылку от Б. В. Каким образом Б. В. узнал о нашем пребывании в лагере Парш — мне не известно, вероятно из газет, куда мой муж посылал свои статьи. Когда мы в 1950-ом году приехали в Нью Иорк, то Б. В. вскоре узнал наш адрес, пред-

ложил заехать за нами и познакомить со своей семьёй. Мне было грустно узнать, что мать Б. В. вскоре после приезда в Нью Иорк, куда он её выписал из Советского Союза, умерла и нам не пришлось её повидать.

С этого времени Б. В. встречался часто с моим мужем и в конце они объединились в Политическом Комитете. Я не принимала никакого участия в этих заседаниях, т. к. была занята своими младшими внуками, а вскоре совсем переехала в Лейквуд. С Б. В. мы почти не встречались, и только в 1956-ом году, в годовщину нашего юбилея — пятидесятилетия свадьбы — мы опять встретились с Б. В. А в 1959-ом году с мужем случился удар и он больше не смог принимать учасия в Политическом Комитете и в Объединении Юристов. И в этот трудный момент жизни я узнала настоящего друга в лице Б. В. Он был первый из всех наших знакомых, который, зная наше положение, сразу предложил нам свою матерьяльную помощь. Я с благодарностью приняла его предложение, так как болезнь требовала больших расходов, а никаких страховок у нас не было. Должна сказать, что за все восемь с лишним лет болезни моего мужа, я всё время чувствовала дружескую заботу со стороны Б. В. и знаю, что не только мы, но и многие бежавшие из России, обязаны этому большому благотворителю, в его помощи и поддержке, как материальной, так и душевной».

Ирина Александровна Ржевская

Нью Иорк
29 июня 1972 г.

Б. В. Сергиевский

ПОЛЕТ НАД АФРИКОЙ

31-го декабря 1933 года нефтеналивное судно «City of New York» отплыло из Нью Иорка в Кэйптаун, в Южной Африке. Среди 24-х пассажиров на его борту находились восемь членов экспедиции Джонсона, отправлявшихся в двухлетнее путешествие для охоты и киносъемок в отдаленнейших частях Центральной и Восточной Африки. В экспедиции участвовали, кроме мистера и миссис Мартин Джонсон, следующие лица: Верн Карстенс, пилот; Роберт Морено, инженер-звуковик и Хью Дэйвис — фотограф. Временными членами были: А. Д. Саниал, инженер по технике звука; А. И. Моруэй, механик по авиации, и я — инструктор по авиации. Последние три должны были вернуться в Соединенные Штаты тотчас же по выполнении своих специальных заданий.

На палубе корабля находились два надежно закрепленных аэроплана — два самолета-амфибии Сикорского. Двухмоторный, более крупный, рассчитанный на пассажиров, назывался «Osa's Ark» (Ковчег Осы), названный так в честь г-жи Джонсон, которую звали Оса, и был выкрашен под зебру; другой, одномоторный, с кабиной размером обыкновенной автомобильной кабины, свободно вмещавший 4-5 пассажиров, был окрашен в коричневый с белым цвет «под жирафа» и назывался «Spirit of Africa» (Дух Африка). По удалении одних только наружных крыльев, оба аэроплана казались почти готовыми оторваться от палубы, подняться в воздух и лететь через океан к Черному Материку, в поисках приключений и новых переживаний на реках и озерах, над которыми еще никогда на пролетал аэроплан.

В течение немногих первых дней в море было довольно ветренно и корабль качало так сильно, что передвигаться можно было только держась за перила или за стены. Моя

каюта находилась рядом со столовой и однажды утром меня разбудил ужасный дребезг бьющегося стекла и звон падающего металла. Оказалось, что из-за сильной качки вся поставленная на стол посуда упала на пол. Однако, приблизительно через пять дней море утихло. Было уже жарко и, к великой радости пассажиров, в трюме устроен был бассейн для плавания.

Каждое утро я начинал с прыжка в бассейн. После легкого завтрака я делал двухмильный пробег по палубе (28 раз вокруг верхней палубы); сыграв после этого несколько игр в палубный гольф и теннис, я еще раз плавал в бассейне перед вторым завтраком. Кормили нас на «Сити ов Нью Иорк» замечательно: меню содержало большое разнообразие изысканных блюд, способных удовлетворить самого требовательного гастронома. После завтрака мы обыкновенно начинали играть в какую-нибудь общую игру, в то время как другие пассажиры играли в бридж, читали или гуляли по палубе. Около четырех часов дня наступало время для любителей более энергичных упражнений. Капитан корабля, Джордж Уанчоуп — бывший вероятно одним из самых молодых офицеров, которым когда-либо приходилось командовать большим пассажирским пароходом, появлялся в это время дня с тяжелым «медицинским мячем»; одного часа игры в такой мяч или в палубный теннис было достаточно для того, чтобы подготовить нас к новому, освежающему плаванию в бассейне, а вслед за тем пора было одеваться к обеду. После обеда все собирались в курительной комнате, где сервирован был кофе и где пассажиры играли в разные игры вплоть до наступления ночи.

После нескольких таких дней вдали от Нью Иорка, на корабле установилась атмосфера частной яхты. Все пассажиры уже знали друг друга и завязался ряд крайне дружеских отношений. Все мы знали, что нам предстояло провести 23 дня в море и спешили хорошо использовать это время для полного отдыха.

Нам сообщили, что путешествие от Нью Иорка до Кэйптауна — самый длинный морской переход в мире без захода в какой-либо промежуточный порт. Однако мы все же зашли только в один промежуточный порт, а именно на Остров Святой Елены, известный как место, где провел последние годы своей жизни Наполеон.

Утром на 16-й день по нашем выходе в море, наш ко-

рабль приблизился к скалистым гранитным берегам острова Св. Елены и бросил якорь в его бухте. Нам сообщили, что корабль простоит там достаточно долго для того, чтобы пассажиры успели осмотреть большую часть острова, в особенности все места, связанные с жизнью там Наполеона как пленника англичан.

Организовалось несколько групп пассажиров, выехавших в запряженных лошадьми экипажах на осмотр исторических мест острова. Сначала нам пришлось подняться по дороге, идущей вверх по очень крутому горному склону, причем, для облегчения подъема, у подножья самых крутых уступов нас ожидали добавочные лошади. Погода была великолепная, и с вершин горы открылся чудесный вид на весь остров и на окружающий его синий океан. Первым историческим местом на нашем пути была могила Наполеона. Перед смертью он сам выбрал это место, предвидя, однако, что наступит время, когда его останки перевезут во Францию... Никакое воображение не может представить себе более идеального места для вечного отдыха, чем эта маленькая долина с чудесной зеленой травой под высокими норфалькскими соснами и кедрами! Простая железная решетка вокруг простого белого могильного камня без всякой надписи на нем — все это содействует созданию атмосферы благоговения и тишины. Несколько недель спустя я видел теперешнее место упокоения Наполеона в Париже под куполом Собора Дворца Инвалидов, но мне кажется, что эта долина на вершине уединенного затерянного среди океана острова была бы более подходящим местом для останков Наполеона, чем центр веселого и шумного Парижа *.

Все мы находились под глубоким впечатлением простой красоты этого места; нами овладело какое-то мистическое очарование при воспоминании об одном из величайших в истории человечества людей. Для того, чтобы ярче пояснить это странное чувство обаяния, охватывающего каждого из посетителей этого места, я приведу один из случайно слышанных мною разговоров между двумя туристами.

«Джордж, — сказал один из них другому, — я только что отослал домой письмо, где я написал, что мне сейчас

---

* Наполеон имел обыкновение останавливаться в этой маленькой долине во время своих ежедневных прогулок, отдыхая и размышляя там и всегда утоляя жажду из все еще льющегося из-под одной из скал источника.

предстоит осмотреть могилу "Нэпи". После того, как я ее увидал, мне стало просто стыдно перед самим собой за это легкомысленное письмо. Я хотел бы отыскать его в почтовом мешке нашего парохода и уничтожить. Это место с его воспоминаниями как-то особенно действует на тебя, заставляя задуматься о многом в нашей жизни...»

От могилы мы поехали в Лонгвуд Хаус — последний дом, где жил Наполеон — небольшое одноэтажное здание с маленьким садом перед ним. Посетителям показывают только две комнаты. Остальная часть дома занята теперь французским консулом. Две открытые для осмотра комнаты лишены всякой мебели, которую увезли во Францию, в Музей Дворца Инвалидов. В спальной, на том самом месте, где стоял смертный одр Наполеона, стоит его статуя — это единственный предмет в комнате, где он жил и умер. Насколько лучше было бы сохранить эти комнаты в неприкосновенности, со всей их обстановкой и личными принадлежностями императора, так же как они стояли при его жизни! Теперь же письменный стол, стулья и другие немногие хранящиеся в залах Дворца Инвалидов в Париже предметы обстановки кажутся там не у места и не производят того впечатления, которое они, несомненно, производили бы на посетителя, если бы они находились в надлежащем для них месте и в их нормальном окружении.

Когда, в конце дня, мы подняли якорь и стали отходить от острова, я поглядел на высокие, спускающиеся почти вертикально в океан гранитные скалы, быстро уменьшающиеся в размерах по мере нашего удаления от берегов. И, когда эти скалы почти совсем пропали из вида, я увидал видение: в мутном сумраке вечера на вершине одной из скал четко вырисовывался знакомый силуэт человека в длинном сером походном сюртуке, в черной треугольной шляпе, со скрещенными на груди руками, стоявшего лицом к океану и смотрящего горящими глазами в ту сторону, где была Франция, место его минувшей славы...

Еще семь дней пути по теплому Южному Океану, и мы прибыли в Кэйптаун. Немедленно по прибытии наши аэропланы были сняты с судовой палубы кранами и опущены на пристань, носом к воде. Каждый член экспедиции Джонсона занялся сборкой самолетов-амфибий, начав с меньшего из них. После четырех часов работы «Спирит ов Африка» был опять поднят краном и опущен на воду.

Помимо меня и моего механика, на борту его были г-н и г-жа Джонсон, желавшие участвовать в первом полете их самолета над Африкой.

Гавань Кэйптауна слишком мала для взлета и потому мне пришлось выруливать на открытый рейд. Дул очень сильный бриз и море было слишком бурным для маленького самолета-амфибии. Я зарулил в ветер, глядя вперед и ожидая гряды волн, которые катились бы на некотором протяжении приблизительно одинаковыми по размеру. Как только я увидал впереди себя несколько равноразмерных и не слишком больших волн, я дал полный ход и, меньше чем через десять секунд, мы тронулись и пошли по направлению к Кейптаунскому аэродрому, расположенному в десяти милях от города.

На другой день мы закончили сборку нашего второго, более крупного самолета и перелетели на нем в воздушный порт. На этот раз сделаны были кино-съемки нашего взлета, показанные в тот же вечер вместе со всеми другими событиями дня во всех кино-театрах Кэйптауна.

На следующее утро мы принялись налаживать наши самолеты для большого полета в Найроби (3.161 миль). Так как наши самолеты оборудованы были поддувными моторами «сюперчарджер», нам приходилось прибавлять к нашему газолину некоторое количество жидкого этила. Несколько ящиков, содержащих бутылки с этилом, куплены были г-ном Джонсон в Нью Иорке и должны были находиться в одном из трюмов нашего корабля. Но, после того, как весь наш груз был выгружен и проверен, то этила там не оказалось. В процессе проверки выяснилось, что два ящика с этилом по ошибке были сданы на хранение вместе с другими принадлежавшими г-ну Джонсону, ненужными для экспедиции, вещами. Отсутствие этила сделало бы наши полеты внутрь материка невозможными, но, к нашему большому счастью, мы узнали, что несколько лет тому назад из Соединенных Штатов для Вакуум Ойль Компани в Кэйптауне прибыло два барабана с этим этилом. Опять-таки к нашему счастью, местные агенты Компании, смущенные сложными инструкциями по обращению с жидким этилом и не нуждавшиеся в нем, бросили эти барабаны в один из погребов склада Вакуум Ойль Компани, где они оставались семь лет нетронутыми вплоть до нашего прибытия в Кэйптаун. Приняв все необходимые предосторожности, Карстенс, Моруэн и я с по-

мощью служащих Вакуум Ойль Компани, извлекли один из барабанов из погреба. Одев резиновые перчатки, мы отвинтили с помощью тяжелого молотка его крышку. Лабораторные испытания показали, что раствор этила был в хорошем состоянии.

При наших полетах нам приходилось перелетать над высокими горными хребтами и сниматься с полей и озер, расположенных на больших высотах над уровнем моря. Содержавшая свинец этиловая жидкость очень тяжела и мы решили взять с собой только действительно необходимое количество ее для того, чтобы добраться до Найроби, куда Компания Шелль уже прислала для нас огромный запас газолина с необходимым для наших моторов количеством этила. Помимо веса самого этила, нам пришлось еще думать о соответствующих сосудах для перевозки его на самолетах, потому что в этом его концентрированном состоянии любое количество утекающего или пролитого этила уничтожило бы всякий материал или ткань, с которыми оно соприкоснулось бы. Между тем, предложенные нам Компанией Шелль вместилища были сделаны из сплошных стальных труб, слишком тяжелых для доставки воздухом. В конце-концов г-н Джонсон и я отправились в самый крупный в Кэйптауне магазин скобяных товаров и скупили там все имеющиеся у них металлические бутылки (кантины) с завинчивающимися крышками. Этих бутылок было так много, что мы могли забрать с собой в полет все необходимое нам количество этила.

Мы пробыли в Кэйптауне с 23-го по 31-е января. В течение этого времени Верн Карстенс обучался управлению и практике полета на «Спирит ов Африка», который ему предстояло вести в Найроби, тогда как я должен был лететь на «Ковчеге Осы». Будучи очень талантливым пилотом, Карстенс скоро овладел техникой управления своим самолетом. Практикуясь во взлетах и посадках на воду, мы сделали несколько полетов на находящееся в 12-ти милях от воздушного порта пресноводное озеро. Кроме того, я дал несколько уроков полета г-ну и г-же Джонсон; оба они уже имели лицензии частных пилотов, хотя каждый из них сделал, в сущности, лишь несколько часов полета в одиночку, и ни та ни другой не имели еще случая летать на гидропланах или на самолетах-амфибиях. Оба супруга обнаружили на этих первых уроках большое понимание дела, смелость и сильное желание учиться и улучшить свою технику полета. Г-жа Джонсон, в особен-

ности, оказалась чрезвычайно способным молодым пилотом, немедленно легко схватывая все, что я ей показывал и объяснял.

Мы разделили весь багаж экспедиции на две части: первая, состоявшая из фотографического, звукового и кинематографического оборудования и необходимого в летном рейсе личного багажа, должна была идти вместе с членами экспедиции на двух самолетах, т. е. по воздуху. Остальная часть оборудования и личного багажа каждого из участников экспедиции отправлена была пароходом из Кэйптауна до Момбасса, а оттуда железной дорогой до Найроби. Когда мы взвесили все, что должно было идти на самолетах, мы поняли, что у нас будет значительная перегрузка: Общий вес подлежавших доставке на самолетах багажа и оборудования составлял 1.150 фунтов. Утром 31-го января, еще до рассвета, мы все прибыли в воздушный порт с тем, чтобы нагрузить самолеты, вывести их из ангаров и нагреть их до восхода солнца.

Приняв во внимание лучшую грузоподъемность самолета «Ковчег Осы», мы взяли на него все оборудование и весь багаж. Не считая членов команды — меня и Моруэя — на «Ковчеге Осы» летели еще г-н и г-жа Джонсон, Х. Дэйвис и Вуу (Вуу — обезьяна г-жи Джонсон). «Спирит ов Африка» имел на борту Карстенса — пилота, и Саниал и Морено в качестве пассажиров. Когда солнце взошло, мы увидали, что под горными вершинами хребта, который нам предстояло перелететь курсом на северо-восток, висели темные, низкие тучи. Заведующий местным воздушным портом сказал мне, что если нам удастся перелететь через первую гряду, погода на другой стороне будет яснее, так как тучи задерживаются первыми горами.

Я сделал Карстенсу знак следовать за мной, поднялся и поставил «Ковчег Осы» на курс на Викторию Уэст, нашу первую по расписанию остановку для заправки горючим, на расстоянии 365 миль на северо-запад от Кэйптауна. Сбавив газ моего мотора возможно ниже для наиболее медленной, безопасной, крейсерской скорости, я намеревался дать Карстенсу возможность следовать за мною, по крайней мере до того времени, пока мы перелетим гору.

Набрав высоту до максимальной, допускаемой тучами высоты, бывшей около 4.000 фут, мы полетели вместе, причем Карстенс шел в непосредственной близости к моему хвосту

в направлении гор. Когда мы приблизились к ним, мы увидали, что тучи все еще лежали ниже любой долины или прохода между горами. Прямо над нами был целый свиток туч, а впереди — стена гор. При не-точном знании расположения и высоты находящихся перед нами горных вершин наша попытка лететь через тучи по приборам была бы слишком большим риском. Я изменил свой курс на запад, следуя вдоль горного хребта и ища какого-либо отверстия, через которое я мог бы пролетать. Приблизительно после 20-тиминутного полета в западном направлении я заметил пересекающее гряды очень узкое ущелье с бликами солнца на его дальнем конце. Через этот узкий проход оба самолета прошли во вторую долину позади гряды. Но перед нами возвышались другие гряды, причем их вершины покрыты были черными тучами. Нам пришлось опять искать какого-либо отверстия или прохода. На этот раз мы летели в восточном направлении, компенсируя, таким образом, прежнее отклонение от нашего первоначального курса. Наконец я увидал проблеск синего неба над горным барьером и заставил мои поддувные моторы работать на набор высоты через это единственное отверстие в тучах. Во время этого крутого подъема я потерял из вида «Спирит ов Африка», неспособный набирать высоту так же быстро как «Ковчег Осы» и вынужденный сделать несколько набирающих высоту кругов для того, чтобы достигнуть того же отверстия, через которое я смог пройти по набирающей высоту прямой линии. Но я не беспокоился за Карстенса, зная что он хорошо видел, куда ему следует идти и видя теперь перед собою прекрасную, широкую, свободную от всяких препятствий долину, ведущую прямо к месту нашего назначения.

Приближаясь к Виктории Уэст, мы увидали название этого города, выложенное огромными буквами на белых скалах прилегающей к городу стороны горы. Эта надпись видна на расстоянии многих миль и оказывает, подобно всем опознавательным знакам, огромную помощь авиаторам при их полетах над мало-населенными странами с несовершенными портами, где почти нет железных и других дорог. Значение этих знаков при воздушных путешествиях вроде наших по-моему просто неоценимо. Прежде чем сделать посадку на аэродроме Виктории Уэст я покружил над центром города с тем, чтобы дать агентам Компании Шелль сигнал о необходимости

им выйти с их помощниками на аэродром и помочь нам заправиться горючим.

Мы взяли горючего на следующие 220-ти мильный перелет нашего «Ковчега Осы» в Кимберлэй и с нетерпением ожидали с минуты на минуту прибытия нашего меньшего самолета. Но он настолько задержался, что, сделав все возможные скидки на его меньшую скорость и подъем в высоту, мы вскоре поняли, что он, вероятно, опустился где-нибудь между тем местом, где мы его видели в последний раз, и Викторией Уэст. Промежуточной посадочной площадкой перед Викторией Уэст был Бофори Уэст, где он и приземлился. Протелефонировав туда, мы были счастливы узнать, что как раз в этот момент все наши остальные члены экспедиции благополучно брали там запас газолина. Карстенс сказал нам, что он вынужден был приземлиться в Бофорт Уэсли, так как после нашего расставания он потерял слишком много времени на перелет через вторую гряду гор и не был уверен, что ему хватит горючего до Виктории Уэст. Теперь он просил нас подождать его с тем, чтобы нам следовать вместе в нашу последнюю остановку по расписанию этого дня, Кимберлэй. Таким образом в нашем распоряжении оставался по крайней мере час времени, который мы использовали, поехав в такси позавтракать в Виктория Уэст. Вскоре после этого прибыл Карстенс, и мы все вместе добрались без каких-либо дальнейших приключений до Кимберлей.

Во время этого первого дня нашего полета через Южную Африку мы поняли, что наши моторы перегревались значительно сильнее, чем это бывало в США или даже в тропической Южной Америке, где Пан Американ Эйруэйз и местное правительство постоянно пользуются большим числом моторов Пратт и Уитней. Здесь же температура нашего масла поднималась до 96-97 градусов Цельсия, а давление масла начинало падать. И при всем этом мы все еще были далеко от экватора и нам еще предстояло лететь над самыми жаркими местами! Необходимо было предпринять что-то в связи с этим. Местные пилоты сообщили нам, что наилучшим местом для разрешения этой нашей задачи будут главные мастерские Королевского Воздушного Флота в Южной Африке, находящиеся в Робертс Хайтс, вблизи Претории. Этот военный аэродром открыт для гражданских самолетов лишь

по специальному разрешению. Мы получили его, протелеграфировав в Преторию.

Робертс Хайтс находится на высоте 5.600 фут над уровнем моря. Большинство аэродромов в Южной и Центральной Африке расположены высоко над уровнем моря. Плотность воздуха уменьшается с высотой, а с уменьшением плотности подъемная сила крыльев аэроплана падает... В тропической и экваториальной Африке это состояние меньшей плотности воздуха вследствие больших высот усугубляется встречающимися там высокими температурами, причем высокие температуры оказывают на подъемную силу аэропланов то же действие, как и большие высоты, уменьшая плотность воздуха.

Британское министерство выпускает бюллетени в форме «Объявления для летчиков». В этих объявлениях пилотам делаются предостережения в форме расчетов высот аэродромов, соединяющих их действительную высоту над уровнем моря с температурным эквивалентом в высотах. Так например, аэродром Балауайо в Южной Радезии, расположенной на высоте 4.400 фут над уровнем моря следует рассматривать как находящийся на высоте 8.000 фут над уровнем, рассматривая плотность воздуха между часом и четырьмя (р. м.) пополудни. Ливингстон, около водопадов Виктория, находящийся на высоте только 3.000 фут над уровнем моря, следует рассматривать как находящийся на высоте 7.100 фут. Такие условия заставляют пилотов обращаться с их самолетами соответственно, давая гораздо больше пространства и времени на отрыв и делая посадку со значительно большей скоростью.

По нашем прибытии в Робертс Хайтс нас встретил технический персонал мастерских Королевских Воздушных Сил, немедленно приступивший к необходимым техническим измерениям для установки на наших моторах маслоохладителей. На эту установку и испытание в полете потребовалось три дня, которые мы использовали на осмотр Претории с земли и с воздуха. Претория с ее многочисленными красивыми правительственными зданиями и садами — несомненно один из прекраснейших городов Южной Африки, так как правительство Союза Южной Африки находится отчасти в Кэйптауне и отчасти в Претории. Производя наши испытательные полеты перед отбытием из Претории, мы брали на наши самолеты многих офицеров и механиков Королевских

Воздушных Сил, в особенности тех из них, которые работали над разрешением нашей проблемы масляного охлаждения. Работа и удобства наших самолетов, повидимому, произвели на наших пассажиров большое впечатление. Нам пришлось слышать много комплиментов по этому поводу, а мы, в свою очередь, могли вполне искренне выражать наше восхищение разработанной Королевскими Воздушными Силамы системой радиаторов маслянного охлаждения. Благодаря им температура нашего масла была фактически снижена по сравнению с прежней на 25-30 градусов.

Ранним утром 4-го февраля мы оторвались от аэродрома Претории. Наша первая остановка была в Питербурге, где мы заправились горючим и закончили необходимые формальности по иммиграции и таможенному осмотру для отлета из Трансвааля и прибытия в Южную Родезию. Нашей второй остановкой в этот день был Булауэйо. Но агент Империэл Эйруэйз в Булауэйо предупредил нас что, после выпавших накануне сильных дождей, Ливингстонский аэродром, являющийся одновременно воздушным портом для Водопадов Виктория, сильно размяк. Ввиду перегруза нашего более крупного самолета мы предпочли не рисковать возможностью застрять в Ливингстоне и выбрали северный маршрут на Солсбэри, где, по полученным нами сведениям, аэродром был в значительно лучшем состоянии.

Когда «Ковчег Осы» приземлился в Солсбэри, было уже 5 часов 30 минут пополудни, а, как известно, в тропиках почти не бывает сумерок и после заката солнца темнота наступает мгновенно; в тот момент, когда солнце уже почти готово исчезнуть за горизонтом, там еще светлый яркий день, но едва оно исчезнет, как сразу начинается темная ночь. Поэтому, когда по истечении двадцати минут «Дух Африки» все еще не появлялся, мы все стали очень беспокоиться за него, зная, что через пятнадцать минут будет уже совершенно темно. Я отправился к заведующему аэродромом с просьбой включить там свет. Дело в том, что в Африке освещение аэродромов для ночных полетов — большая редкость, но, к нашему счастью, Солсбэри является исключением и, при наступлении темноты, пограничные огни и маяки аэродрома немедленно зажглись. Кроме того, за отсутствием прожекторов мы включили все имеющиеся на аэродроме автомобильные фары, одновременно поместив на правой стороне поля Т-образно расположенные нефтяные горелки для указания

направления ветра. Сделав, таким образом, все, что было в наших силах, мы долго и напряженно ожидали наш маленький самолет с его пилотом и двумя пассажирами. Он прилетел, когда стало уже абсолютно темно, приблизительно без четверти семь вечера, сделал один круг над аэродромом и благополучно приземлился. Оказывается, их задержал довольно сильный боковой ветер, сбивший самолет с его постоянного курса, причем пилот не сделал достаточной скидки на дрейф. Прибывшие рассказали нам, какое облегчение они испытали, увидав освещенный аэродром. Не будь этого, вынужденная посадка в полной темноте под покрытыми лесом горами, была бы гибелью для всех их!

На нашем следующем галсе нам пришлось перелетать через реку Замбези. Г-н Джонсон — страстный рыболов — захотел сделать двухчасовую остановку на реке. Перед отлетом из Солсбэри мы сговорились, что эта остановка будет на месте соединения Замбези с одним из ее притоков. Но при приближении к долине реки Замбези, мы попали в тропическую бурю с сильным дождем и непрерывными молниями. Тяжелые темные тучи висели низко, закрывая вершины последней гряды гор, преграждавшей наш путь к реке. Борьба с бурей, при необходимости одновременно искать свободный проход через горы, заставила меня переменить наш курс и полететь значительно западнее. Когда мы, наконец, добрались до реки Замбези, то оказалось, что погода не благоприятствовала рыбной ловле, и мы продолжали лететь к месту нашего назначения этого дня — аэродрому Брокен Хилль. В то время как «Ковчег Осы» обошел центр бури в западном направлении, «Дух Африки» пробил себе путь, держась более к востоку. Мы сделали посадку в Брокен Хилль почти одновременно, но приближаясь с противоположных направлений.

То, что нам пришлось испытать на следующий день показало, что сильные тропические бури и высокое местоположение большинства африканских аэродромов — далеко не единственные враги летящих через Черный Континент авиаторов. В этом отношении еще худшими нашими врагами оказались неточные и неполные воздушные карты Африки. Единственная имевшаяся в нашем распоряжении карта была очень малого масштаба — 1 : 2.000.000, и даже она была полна ошибок, показывая иногда совершенно не существующие земные ориентиры, а иногда совершенно упуская су-

ществующие вполне заметные ориентировочные пункты, которые, казалось бы, всегда должны быть отмечены на каждой маломальски приличной карте.

В этот прекрасный и ясный день 6-го февраля, например, предполагалось, что мы остановимся заправиться горючим в местечке под названием Мрика. На карте Мрика обозначена была кружком, означавшим небольшой город или порядочной величины деревню. Помимо этого, аэродром Мрика характеризовался как скрещение двух дорог, из которых одна была Большой Северной Дорогой, ведущей от Кэйптауна в Каир, в Египте. Как мы выяснили впоследствии, на самом деле не существует ни города, ни деревни Мрика. Все, что существует — это расчищенный от леса участок, используемый Импириэль Эйруэйз в качестве станции для заправки горючим. На этой станции только один дом, где живет семь человек, и этот дом наполовину скрыт окружающими его деревьями. Около аэро-поля нет никакой дороги, а Большая Северная Дорога проходит на расстоянии многих миль к западу от указанного на карте места.

Введенные таким образом в заблуждение, мы пролетели в поисках указанных на карте ориентиров прямо над аэродромом Мрика, приняв его за один из пунктов для промежуточных вынужденных посадок... Когда я затем выяснил, на основании истекшего времени и путем вычисления покрытого в полете пространства, что мы каким-то образом миновали Мрика, наш запас газолина почти иссяк, а измерительные приборы показывали нуль. Вокруг нас — насколько можно было видеть в совершенно ясный день с высоко летящего аэроплана — было бесконечное пространство лесов без всякого признака какого-либо населения и без единого места, где можно было сделать безопасную посадку. Впоследствии г-н Джонсон сказал мне, что если бы мы смогли приземлиться где-либо в этой стране, нам пришлось бы идти три месяца прежде чем попасть в мало-мальски цивилизованное место! Но он уверял меня, что там не было бы опасности умереть от голода, так как у нас на аэроплане были винтовки и патроны, а кругом было бесконечное количество дичи.

Используя буквально последние капли нашего запаса газолина, я широко открыл моторы и планировал вверх, с тем чтобы иметь более широкий горизонт и поискать места для спуска самолета с возможно наименьшим его повреждением. Достигнув высоты почти 14.000 фут, я увидал к востоку от

нашего курса маленькое озеро. Озеро означало поверхность для безопасной посадки и почти что полную уверенность найти какое-либо население на берегу. Я направился к озеру, спускаясь вниз постепенно, экономя каждую каплю газолина и ожидая, что наши моторы в любую минуту закашляют и остановятся из-за недостатка горючего.

Приближаясь к озеру, мы увидали вблизи его прекрасный каменно-кирпичный дом с красной черепичной крышей, словом дом, который мог принадлежать только белым. После нашей агонии последних часов, это зрелище было чудесным! Сделав посадку на озеро, я зарулил к берегу, возможно ближе к большому дому. Во время моего руления я заметил, что мой альти-метр все еще показывает высоту 6.200 фут. Это означало, что озеро находится на высоте 6.200 фут над уровнем моря. Поблизости от нашего левого поплавка появилась огромная голова гипопотама, который поглядел несколько сердито на вторгшегося в его владения иностранного интервента и медленно скрылся под водой... Добравшись до берега, мы увидали крайне живописную толпу туземцев-детей, женщин, мужчин, причем последние были вооружены стрелами и копьями. Когда носовая часть нашего самолета коснулась берега, вся толпа опустилась на колени, склонила головы вниз, хлопая над головами в ладоши. Как нам впоследствии объяснили, это было высшим приветствием, которым все это племя выражало свое глубокое уважение, почтение, удовольствие и радость... Вдруг толпа разделилась и вперед выступил белый человек. Он был одет в рубашку и короткие штаны цвета хаки, ноги его были голы, а в глазу его был монокль... Он прошел прямо по мелкому месту озера к самолету, не обращая ни малейшего внимания на присосавшихся к его голым ногам черных пьявок. Мы представились друг другу. Он оказался владельцем этого прекрасного дома, озера с его шестью гипопотамами и всей местностью вокруг. Его звали полковник Гори Браун. Он, его семья и его бывший ординарец — теперь управляющий фермой — были единственными белыми в окружности около 250 миль. Он согласился дать нам немного газолина, но сначала он пригласил всех нас на лэнч в его доме. И это был роскошный лэнч в роскошном доме! Наш хозяин и хозяйка приняли нас с очаровательным и характерным для английских джентлменов-помещиков гостеприимством. Во время лэнча мы сговорились, что я возьму весь имеющийся в усадьбе газолин, кото-

рого мне хватит на дорогу до Мрика. Далее решено было, что в случае если наш другой самолет окажется там, то мы оба заберем полный свой запас газолина и приведем оба самолета обратно к озеру, после чего все члены экспедиции г-на Джонсона приглашены были пообедать и переночевать в доме полковника Гори Браун.

После завтрака мы принялись спускать газолин из всех принадлежавших полковнику автомобилей, грузовиков и тракторов. Набрав, таким образом, достаточное количество газа, я полетел во Мрик, а все мои пассажиры остались у Гори Браунов.

Приземлившись в Мрике, я узнал, что Карстенс, в свою очередь, ищет нас повсюду, делая полет за полетом и возвращаясь на посадочное поле только за тем, чтобы снова набрать газолина и снова искать нас. Ждать Керстенса пришлось недолго, и мы оба немедленно приступили к наполнению обоих самолетов газолином для полета следующего дня. Вдобавок к этому я еще забрал газолина в контейнерах с тем, чтобы вернуть полковнику мой газолиновый долг, после чего мы оба полетели обратно на гостеприимное озеро Шива.

Мне казалось что, при такой большой высоте, на какой находится озеро Шива (6.200 фут), подъем самолетов с воды при полной их нагрузке окажется трудным. Поэтому я решил приземлиться на поле возле озера. Несмотря на то, что это поле не было настоящим аэродромом, оно было достаточно велико и поверхность его была достаточно твердой как для посадки, так и для отрыва. Поэтому оба самолета приземлились на поле, где нас встретили Гори Брауны и Джонсоны. За время моего полета в Мрика, г-жа Джонсон сделала очень удачную поездку для ловли рыбы на озеро и потому в добавление к обеду нас угостили свеже-пойманной рыбой. После обеда мы приятно поболтали за кофе в гостиной и все рано разошлись на покой, так как нам предстояло стартовать на заре следующего дня.

Приблизительно в полночь меня разбудило грохотание грома и стук дождя о крышу. Я немедленно вспомнил наше поле... Не имея стока, оно неизбежно должно было размякнуть после такого дождя! Я бранил себя за то, что я не поставил гидропланы на озере, но было уже слишком поздно исправить эту ошибку.

Как и следовало ожидать, на следующее утро, при пер-

вой попытке двинуть большой самолет, колеса его погрязли в землю почти до осей. Маленький гидроплан был в значительно лучшем положении, имея только одну треть веса большого и будучи оборудован воздушными колесами со значительно более широкими шинами. Не могло быть и речи о возможности оторваться от земли с большим самолетом при наличии вообще какого-либо груза. Г-н Джонсон сразу понял серьезность положения и просил меня заботиться только о безопасности нас всех. Он сказал мне, что он не особенно торопится добраться до Найроби и, в случае надобности, готов ждать неделю или даже больше, пока поле не высохнет. Полковник Гори Браун, со своей стороны, пригласил всю экскурсию Джонсон гостить у него так долго, как мы этого пожелаем. Но я чувствовал, что, поскольку я настаивал на использовании поля для посадки, мне следует исправить мою ошибку. Поэтому я приказал разгрузить большой самолет от всего багажа и оборудования и отнести их на берег озера. Затем я сговорился с полковником, и мы мобилизовали не только его слуг, но и всех туземцев из ближайшей деревни. Под командой полковника вся эта толпа дикарей начала толкать самолет, в то время как я запустил мотор и открыл его до последнего предела. Крик дикарей был громче рева моторов, и в сопровождении такой музыки самолет медленно двигался вперед, постепенно набирая несколько бóльшую скорость. По мере того как скорость увеличивалась, одно крыло стало подыматься и отчасти разгрузило давление на колеса. Затем несколькими тяжелыми рикошетами, самолет оторвался от поля и уже задевал своим остовом и своими шасси верхушки деревьев на противоположной стороне поруби. Сев на озеро, я взял на борт пассажиров и багаж, и мы распрощались с необыкновенно милыми и гостеприимными владельцами озера Шива. Не имея почти никакой помощи со стороны ветра, мне пришлось пройти по озеру почти милю прежде чем мне удалось вывести гидроплан с воды.

Проложив курс на Мбейа, в Танганайке, бывшей германской Восточно-Африканской колонии, занятой после войны Англией, нам пришлось лететь над частью Северной Родезии и Танганайки, богатыми всякого рода крупной дичью. Г-н Джонсон, хорошо знакомый с Африкой, указывал нам места, где можно было легче всего видеть диких зверей. В таких местах мы летели низко, иногда только на высоте

100 фут. Если б я не видел все это своими глазами, я никогда не поверил бы, что существует такое количество крупной дичи! Мы видели тысячи зебр, сотни жирафов, стада слонов и носорогов, продиравшихся сквозь чащи. Напуганные шумом и видом самолетов, стада страусов ерошили свои перья, подобно большим сердитым индюкам, и скребли землю своими мощными ногами, вздымая целые тучи песка. Очень забавно было видеть, как реагируют различные животные на шум моторов и на появление самолета, который они, очевидно, принимают за огромную, высматривающую себе добычу, птицу. Особенно испуганными казались маленькие газели, олени и прыгуны, убегавшие огромными и грациозными скачками при нашем появлении... Мы также видели группы львов, легкие и мощные движения которых напоминали прыжки кошки.

За этот день 7-го февраля мы покрыли около 600 миль, сделав на пути одну остановку для заправки горючим в Мбейа и остановившись на ночевку в Додома, всего на расстоянии 410 миль от окончательного места нашего назначения. Между Мбейа и Додома нам пришлось лететь сквозь ряд дождевых бурь. При приближении к аэродрому мы увидали на его поверхности массу воды, и у меня появилось сомнение, как мне пользоваться самолетом-амфибией при посадке на такое поле: в качестве ли сухопутного самолета или гидроплана? Так как беговая дорожка Додомского аэродрома оказалась, несмотря на затопленность водой, достаточно прочной, мы прирулили оба самолета к зданию Управления Импириэл Эруэйз и привязали их там на ночь. На следующее утро мы стартовали на последний галс нашего рейса в Найроби. На земле лежал легкий наземный туман и тучи висели низко. Согласно имеющимся у нас картам мы знали, что величайшая гора Африки — Килиманджаро — 20.000 фут высотой, находится почти что на нашем прямом курсе — Найроби, причем позиция Килиманджаро отстоит 160 миль к югу от Найроби. Это обстоятельство навело меня на мысль о возможности преодолеть невыгоды наземного тумана, низких облаков и вероятных дождей. Я знал, что толщина штормовых облаков будет вряд ли превышать 12-14 тысяч фут. Поднявшись над всеми облаками до высоты 16.000 фут, я вскоре увидал Килиманджаро. Передо мною открылось необычное и крайне замечательное зрелище. Вообразите себе простирающееся перед вами бесконечное море

белых облаков, сверкающих на солнце как снежное поле, а на горизонте — совершенно правильный, геометрической формы конус с покрытой снеговой шапкой вершиной; затем, ниже, снеговую линию, пояс голых скал, а под ним резко очерченную линию покрывающей стороны этого конуса зелени. Я проложил свой курс несколько западнее Килиманджаро, и через два с половиной часа мы прошли совсем близко от него и оставили его позади. Благодаря этому был исключен дрейф. Если бы мы не имели Килиманджаро в качестве руководства, то, летя все время под облаками, нам невозможно было бы учесть наш дрейф и в результате мы могли бы быть снесены с нашего курса, даже не зная этого.

Оставив Килиманджаро позади, мы продолжали некоторое время лететь по тому же курсу; однако нам пора было уже искать отверстия в облаках с тем, чтобы спуститься под них и окончательно приблизиться к Найроби. Такое отверстие появилось приблизительно через 40 минут после того как мы покинули Килиманджаро; мы прошли через это отверстие и оказались под облаками, продолжая идти по курсу компаса, с той только разницей, что теперь мы все время видели землю. Пролетев таким образом недолго, мы перелетели точно обозначенные на нашей карте дорогу и железную дорогу, и это дало нам нашу точную позицию. Оказалось, что мы были именно там, где нам полагалось быть, и что наши три часа полета над облаками не снесли нас с нашего курса. Я знал, что через несколько минут мы увидим Найроби. В этот момент г-н Джонсон пересел вперед, переменившись местами с моим механиком. Он казался несколько обеспокоенным и подавленным и спросил меня, на сколько времени нам еще хватит газолина. Я ответил, что, согласно измерительных приборов, мы все еще имели часовой запас горючего в наших танках. Г-н Джонсон высказал убеждение, что мы заблудились. Его слова удивили меня и мне даже стало смешно, так как я знал наше точное положение. Но г-н Джонсон продолжал настаивать на том, что он отлично знает эту часть страны, столь близко расположенную от Найроби. Он признался, что он никогда еще не видел ее с воздуха, но был уверен, что он сразу узнал бы ее. Он даже советовал мне приземлиться где-либо около какой-нибудь деревни и узнать наше точное местонахождение. Тогда я сказал ему: «Г-н Джонсон, через четыре минуты я покажу вам

Найроби!» Но я ошибся: мы увидали Найроби уже через две с половиной минуты!

Тут настроение г-на Джонсона сразу изменилось и он осыпал меня похвалами за мое знание навигации. Мы сделали круг над городом, причем г-н Джонсон указал мне, где находится их дом. Когда мы приземлились на аэродроме, нас встретила там целая толпа ожидавших нашего прибытия друзей г-на Джонсона и зрителей. Не успели мы прирулить наш самолет к указанному нам служащими аэродрома месту стоянки, как прибыл и второй наш самолет. Таким образом оба самолета закончили свой 3.200 мильный полет от Кэйптауна в 37 летных часов.

Мы позволили себе один день отдыха в Найроби и начали работу с Верн Карстенс, инструктируя его в управлении большим самолетом. У Карстенса был теперь великолепный опыт полетов на меньшем самолете при маршрутном полете во всех условиях летной площадки и погоды. Так как рычаги управления обоих самолетов были одинаковы, ему не понадобилось много времени научиться летать на большом самолете. Для практики в посадках на воду и подъемов с нее мы полетели на находившееся около 50-ти миль к северо-западу от Найроби озеро Найуаши. В этом полете нас сопровождал весь состав экспедиции Джонсона; в то время как мы с Карстенсом работали, стараясь довести его посадки на воду до совершенства, остальные члены экспедиции занимались на озере рыболовством с маленьких гребных лодок. Пролетая низко над долиной вблизи озера Найуаши, мы опять видели невероятное количество дичи. Сам Найроби настолько богат ею, что проезжая через город по направлению к аэродрому, мы всегда видели поблизости от дороги дичь, иногда даже пасущуюся на траве самого аэродрома.

В течение немногих последних дней моего пребывания в Найроби, я инструктировал г-жу Джонсон по управлению маленьким самолетом. Она оказалась таким способным юным пилотом, что после третьего урока я уже считал свою задачу выполненной и готов был возвращаться домой в полной уверенности, что я оставляю оба самолета в руках компетентных и искусных пилотов.

Я вспоминаю, однако, маленький случай, чуть-чуть не закончившийся трагедией. Это произошло за два дня до моего отъезда из Найроби. Мы, т. е. г-жа Джонсон, Ал. Морлей, механик и я, — отправились рано утром на аэродром для

одного из последних уроков полета просто для того, чтобы отделать некоторые технические штрихи в управлении г-жи Джонсон. Нагревая моторы, я старался проделать все обычные движения всех рычагов управления на земле, испытывая их перед отрывом. Я сидел с правой стороны самолета, имея перед собой ручку управления. Г-жа Джонсон сидела с левой стороны перед штурвалом управления со много лучшей подъемной силой. Таким образом, когда рычаги управления, казалось, не двигались, я посмотрел на нее и увидал, что она держится за штурвал управления. Это объясняло неподвижность рычагов управления, и я скомандовал г-же Джонсон сняться и лететь. Повидимому в то время как она старалась проверить рычаги управления, а они не двинулись, она увидала, что я держу ручку управления, но не решилась сказать мне пустить ее. Я не стараюсь оправдать себя, это была моя ответственность и моя вина, я это признаю, но я только стараюсь объяснить, как и почему случилось, что наши рычаги управления оказались крепко соединенными особым болтом. Мы обнаружили это последнее, однако, только в тот момент, когда мы уже находились на высоте 100 фут над аэродромом, в неподдающемся контролю спиральном спуске, и с креном свыше 45 градусов.

Дело в том, что из-за недостатка ангаров в Найроби, нам пришлось держать аэроплан на открытом воздухе. Во избежание хлопанья их элеронов часто поднимающимися в этой местности ветрами наши рычаги управления замыкались особым прибором. Так как на нашем маленьком аэроплане этого стандартного прибора не было, то наш механик просверлил отверстие в плите рычагов управления, к которой с правой стороны кабины прикреплена ручка управления; в это отверстие он вставил болт, сделав таким образом невозможным всякое боковое движение рычагов управления. Работу эту механик сделал в мое отсутствие, я не знал, каким способом замыкались рычаги управления и, таким образом, мы поставлены были в крайне затруднительное положение.

В тот момент когда мы оказались в опасном положении со слишком большим креном и с чересчур незначительной для свободного движения высотой, г-жа Джонсон управляла аэропланом. Меня удивило, что такой хороший пилот, каким я считал ее, мог сделать такой опасный крен, и я уже собирался вмешаться в управление, когда она обернулась ко мне, бледная от страха, и сказала: «Капитан, тут что-то не в

порядке! Я не могу его выправить!» Я ответил: «Отпустите же ее!» и взял ручку управления, только тогда выяснив, что у нее совершенно не было бокового движения.

Хотя общественное мнение обычно не одобряет высшего пилотажа, летчики знают, как необходимо уметь делать всевозможные фигурные полеты и как часто жизнь авиатора зависит от его способности исполнять их в непредвиденных случаях крайней необходимости. Замена управления элеронами особого рода работой руля представляет собою трюк, который мне в данном случае пришлось сделать для спасения аэроплана, а может быть, и нас самих. Уравновесив самолет и поставив его на крутой подъем, я набрал 6.000 фут высоты прежде чем пытаться выяснить в чем заключалось наше затруднение или стараться исправить его. На высоте 6.000 фут я начал тщательно разбирать и проверять систему бокового управления и через несколько секунд обнаружил замыкающий болт. Мне понадобилось почти пять минут, чтобы его вынуть и быть в состоянии управлять аэропланом. Вечером мы обедали у Джонсонов и праздновали на этом обеде наше избавление от верной гибели.

Если вышеупомянутый случай чуть-чуть не закончился трагедией, то мой последний урок г-же Джонсон кончился комедией.

После того как г-жа Джонсон сдала все испытания и стала квалифицированным пилотом самолета-амфибии, решено было закончить наш последний урок «мертвой петлей».

Под полом каждого самолета-амфибии неизменно скопляется некоторое количество остатков — масла от моторов; жидкости для смазки рычагов, немного воды — морской, озерной и дождевой. От времени до времени все это удаляется и дно лодки очищается. После нашего прибытия в Найроби этой чистки еще не успели сделать, а между тем под полом самолета было изрядное количество накопившихся за время рейса отбросов и утечки. В тот момент, когда мы находилось на высшей точке мертвой петли, всю эту грязь выдуло на нас — на наши лица и наши изящные белые летные костюмы... Посмотрев друг на друга мы расхохотались до упаду и чуть не потеряли управление самолетом. После нашей посадки мы не пытались даже почиститься, а просто отправились в дом Джонсонов, где, при виде нас, все тоже смеялись от души.

Этой «грязной петлей» закончилась моя работа как инс-

труктора по полетам и консультанта по авиации в экспедиции Джонсона. Я намеревался взять место на летящем на север, в Лондон, самолете воздушной линии Импириэл Эруэйз с тем, чтобы затем идти пароходом из Саутгэмптона до дома. Но все места в Найроби оказались проданными на несколько недель вперед; оставалось только место из Кисуму, на озере Виктория, откуда летели более крупные аэропланы. Г-н Джонсон любезно разрешил мне воспользоваться для полета в Кисуму его маленьким аэропланом под управлением Карстенса. В последнюю минуту г-н и г-жа Джонсон решили полететь в Кисуму вместе со мной, проводить меня, а затем попрактиковаться в водяных посадках и взлетах на озере Виктория.

Утром 18-го февраля я взял в последний раз рычаги управления для полета в Кисуму. 185-ти мильный рейс из Найроби в Кисуму проходил над такой дикой и суровой местностью, что, в случае аварии, вынужденную посадку не удалось бы сделать без разрыва самолета на части... Было большим облегчением сознавать, что летишь над такой местностью на аэроплане с мотором «Оса» и быть уверенным в его надежности.

По прибытии в Кисуму мы сели все вместе за наш прощальный ленч, а затем поиграли несколько часов на озере, причем г-н и г-жа Джонсон чередовались у рычагов управления, показывая свое искусство пилотов гидроплана. К концу дня я простился с Джонсонами и с Верн Керстенсом, все пожелали друг другу «счастливой посадки». Когда «Дух Африки» поднялся в воздух, я проводил его глазами до тех пор, пока он не исчез за горами в южном направлении. При этом я вспомнил о всех приятных и счастливых часах, проведенных в их обществе за эти два месяца.

На следующее утро я полетел вниз по озеру Виктория, и затем вдоль по реке Нил, на этот раз уже в качестве пассажира четырехмоторного пассажирского аэроплана линии Импириэл Эруэйз Хэпдлэп-Пэндж. Рейс был очень приятный, крайне интересный, но без всяких приключений в течение всего перелета до Каира, Египет. Летя высоко над Нилом, мы не могли не убедиться в жизненном значении этой реки для Египта и Судана. В середине расстилавшейся перед нами картины тянулась серовато-голубая лента воды — великий Нил, окаймленный широкими полосами темной зелени садов, тщательно обработанных полей и другой растительности,

простиравшейся лишь настолько, насколько достигали идущие поперек долины ирригационные каналы с нильской водой. За пределами же этой живой зелени, по обе стороны ее, расстилались бесконечные желтые пески африканской пустыни.

В Каире я успел осмотреть мечеть и посетить живописные восточные рынки.

Из Каира я отправился поездом в лежащую на Средиземном море Александрию, а утром следующего дня мы совершили на четырехмоторной летающей лодке — Шорт-Кэнт — шестичасовый беспересадочный перелет через Средиземное море до Афин, Греции. При этом мы пролетели над восточной оконечностью острова Крит.

В Афинах мы целый день осматривали их красоты и памятники эллинской культуры. Я провел несколько часов в Акрополе и в театре Диониса, восхищаясь гением древней Эллады.

Наш следующий 380-ти мильный рейс в Италию, в город Бриндизи, прошел над темно-синим Адриатическим морем и над очаровательными, усеянными белыми виллами, островками.

Из Бриндизи мы отправились поездом в Париж. В течение первого дня наш путь пролегал вдоль берегов Адриатики, и вид из окон был восхитителен.

По прибытии в 11 часов следующего дня в Милан я использовал шестичасовую остановку до отхода Парижского поезда на осмотр знаменитого Миланского Собора, театра Ла Скала и памятника Леонардо да Винчи.

По пути из Милана в Париж наш поезд шел вдоль берегов озера Маджиоро, сквозь 21-номильный Симплонский Туннель, а затем вдоль берега Женевского озера.

По прибытии 28-го февраля в Париж, я узнал, что мой пароход уходит в Саутгэмптон 3-го марта. Таким образом в моем распоряжении были целых три дня. Первый из них я посвятил Луврскому музею. Собственно говоря, более или менее основательный осмотр этого музея требует если не нескольких недель, то, во всяком случае, нескольких дней, но так как я уже не раз бывал в Луврском музее раньше, мне достаточно было и этого одного дня. Второй день я назначил осмотру Дворца Инвалидов. Впечатления от острова св. Елены еще не изгладились из моей памяти, и мне хотелось видеть теперешнее место упокоения Наполеона, его обстановку

и личные вещи, увезенные из его маленького домика на острове св. Елены, а также посмотреть на все выставленные в Дворце Инвалидов трофеи и другие яркие доказательства необычайной жизни и карьеры этого великого человека.

Я не буду даже пытаться описывать все собранные в Дворце Инвалидов ценные экспонаты, так как на это потребовалось бы специальное их изучение и целый том описаний. Достаточно сказать, что я провел там целый день, совершенно забыв о еде. Переходя из одной огромной залы в другую, я мысленно следил за ходом военной истории Франции, начиная с первых, одетых в сырые шкуры и вооруженных луками и стрелами французских воинов, минуя Средние Века с их покрытыми стальной броней и сидящими на боевых конях рыцарями и участвуя с ними в Крестовых Походах; я пережил славу королей Франции, Великую Французскую Революцию, Наполеоновские войны с сотнями захваченных знамен всех народов и наконец — последнюю войну 1914-1918 годов.

Очень внушительно выглядят залы союзных армий, где Америка, Англия, Бельгия, Италия, Сербия и Румыния великолепно представлены в ряде экспонатов, форм, оружия, графиков и статистики. Имеются даже комнаты, посвященные таким союзникам как Япония, Португалия и Польша, хотя последняя была в Великой Войне весьма сомнительным союзником, так как кроме Союзной Армии генерала Халлера, имелись также сражавшиеся на германской стороне легионы Пилсудского. Поэтому как германцы, так и их противники могли с одинаковым правом утверждать, что Польша была их союзником.

Сильно и больно поразил меня тот факт, что в числе союзников не была даже упомянута Россия. Я понимаю, что невозможно было просить теперешнее правительство доставить экспонаты форм и данные об императорской армии. Такая просьба была бы равносильна насмешке над советами, так как они презирают все, что находится в связи со старой Россией, с ее мощью, традициями и славой до такой степени, что имя России официально запрещено упоминать и страна называется СССР. Кроме того, сравнение теперешней красной армии со старой императорской армией настолько неблагоприятно для советов, что они побоялись бы обнаружить эту разницу.

Но как бы то ни было, доля участия России в общем деле

союзников была настолько велика, что элементарное чувство справедливости и верности по отношению к бывшему союзнику должно бы было побудить ответственных за выставку лиц выделить отдельный зал для России, выставив там хотя бы трехцветный флаг и надпись, что остальная часть экспонатов помещена будет как только администрации выставки удастся их получить.

Статистические данные об участии России в великой войне сохранились до сих пор. Все интересующиеся военным делом знают, что Россия выставила тогда величайшую из всех сражающихся армий, доведя ее к концу войны до одиннадцати миллионов человек под ружьем. Известно также, что Россия взяла в этой войне больше военнопленных, чем все остальные союзные Армии вместе. Маршал Фош с французской стороны и генерал Людендорф с германской признают в своих записках, что битва при Марне выиграна была французами только из-за наступления русских в Пруссии, где несколько русских армейских корпусов были сознательно принесены в жертву с целью спасти Францию...

Каждая нация отдает дань «Неизвестному Солдату». Не может быть никакого сомнения в том, что эту дань целиком заслужили пять миллионов русских известных и неизвестных солдат, отдавших свои жизни за общее союзное дело, но совершенно забытые и намеренно игнорируемые теми, кто фактически обязан им своей победой!

Я покинул Францию с чувством негодования и отвращения за нанесенную моей родине обиду.

Полет из Ле Бурже в Кройдон, Лондон прошел большей частью вслепую, то-есть только по приборам, без всякой видимости земли, воды или неба. Немедленно по вылету из французского воздушного порта мы набрали высоту в низколежащие облака и увидали землю лишь после того как перелетели Ламанш за несколько минут до посадки в Кройдоне.

Сев на поезд в Саутгэмптоне, а затем, пересев на пароход линии Гамбург-Америка «Дейчланд», я высадился в Нью Иорке 10-го марта после очень приятного перехода по Атлантическому океану.

За два месяца и десять дней я, таким образом, покрыл приблизительно 25.000 миль на пароходе и на аэроплане.

ВЫДЕРЖКИ ИЗ ПИСЬМА ИНЖ. А. Н. БАРИ

В ноябре 1922 года я основал первое русское наиболее выдающееся авиационное дело в Америке, под именем Сикорский Авиэшен Инжениринг Корпорейшен. Игорь И. Сикорский вместе с его помощниками сделал проект первого нашего аппарата в Америке — С-29-ый. Это был первый металлический аппарат в Америке и тем самым он стал сенсацией. Это было в 1921, 1922, и 1923 году. На этом аппарате летали 2 американских летчика, бывшие летчики из 1-ой войны. В 24-ом или 25 году на Рузвельд Фильде, на Лонг Айланде, где помещалась в большом ангаре вся наша компания Сикорского, появился русский летчик Б. В. Сергиевский. В то время у нас не было аппарата, на котором он мог бы летать. Поэтому было невозможно дать ему место летчика. И узнав, что он окончивший инженер с хорошим русским инженерным образованием, я его охотно взял к себе, как инженера расчетчика и конструктора. Это было очень важно, в виду того, что в нашей группе не было ни одного квалифицированного инженера. Как это ни странно, но не надо забывать, что Игорь Иванович сам никогда нигде не кончил высшего технического образования. Отнять у него инженерных способностей нельзя, хотя нельзя забывать, что теоретической подготовки инженерной, для подготовки столь трудных авиационных заданий у него абсолютно не было. Поэтому наличие Б. В. в нашей организации оказалось исключительно ценным. И знаменитый аппарат, который был построен нами под именем С-35-тый, который должен был перелететь первым через океан (до Линдберга) из Америки во Францию, был рассчитан целиком Борисом Васильевичем Сергиевским.

Судьба Б. В. Сергиевского в Америке была тесно связана с моей. С первого же дня своего приезда в Америку, Сергиевский работал у меня и до тех пор пока я возглавлял компанию Сикорского.

Борис Васильевич был первоклассным инженером и исключительным летчиком. Аппарат С-35-ый был рассчитан Борис Васильевичем. К сожалению, ко времени окончания постройки тридцать пятого, Бориса Васильевича уже не было в Америке. Одновременно с постройкой 35-ого, мы строили также 34-ый. Это был небольшой аппарат по специальному заказу одной из субсидийной компании Стандард Ойл. Он был предназначен для специальной работы в Колумбии. Я продал аппарат Стандард Ойл-у под условием, что мы должны будем снабдить аппарат не только запасными моторами и двумя механиками, но и возглавить его опытным пилотом. Этим пилотом оказался Б. В. И два года, насколько я помню, он летал по Магдален Ривер с этой исключительной трудной задачей. Каждую неделю он вез рассчетные деньги для всех рабочих на пути по прокладке нефтепровода, который был спроектирован Стандард Ойл-ом. За это время к сожалению, наш 35-ый, который в то время поставил почти что все рекорды, был построен с французскими моторами. В то время моторов в Америке надлежащего качества и размера не было. Мы получили их от французского правительства под условием, чтобы летчиком в этом знаменитом, предпологаемом перелёте из Америки во Францию был французский пилот. Пилотом был Рене Фонк, без опыта на больших аппаратах, и к нашему ужасу при взлете, исключительно благодаря своему невежеству, он разбил аппарат. После этого вся наша организация рухнула. При этой катастрофе погибли два человека. Вскоре мне пришлось все заново создавать, и когда мы начали строить новые аппараты, из Южной Америки, из Коломбии, вернулся Борис Васильевич и принял на себя полное руководство всей летной части нашей компании. Все аппараты после 35-ого были построены с его постоянными советами, потому что в нашей организации он был единственным летчиком. Я сам не летчик; Игорь Иванович Сикорский хороший авиационный инженер, но плохой летчик, и поэтому вся летная часть целиком легла на Б. В. Сергиевского.

Вскоре нам удалось построить исключительно ценную машину — первую удачную амфибион, аппарат, который может делать посадки и на воду и на землю — это был наш С-38. Это было наше третье издание этой машины. Первые два были не совсем удачны, но третий С-38 оказался исключительной машиной, и поэтому мы немедленно решили уста-

новить все мировые рекорды: на высоту, на скорость и на расстояние. Все эти работы были выполнены исключительно Борис Васильевичем.

Не надо забывать, что все мировые авиационные рекорды регистрируются не на аппарат, а на летчика. Следовательно все эти рекорды на высоту, скорость и расстояние С-38-ого — все мирового масштаба, и зарегистрированы в интернациональном клубе авиации, под именем Бориса Васильевича Сергиевского.

Во время установления этих рекордов, произошел однажды исключительный случай.

В 1929-ом году мы с Борисом Василиевичем решили установить рекорд на расстояние. Согласно правилам международных рекордов, этот должен был быть рекорд (между тремя пунктами) на расстоянии ста километров. Курс был выбран между Бриджпортом, где в то время находилась наша авиационная фабрика, Монтаг Пойнтом, конечным пунктом Лонг Айланда и Импайр Стейт Билдинг в Нью Йорке. На этом треугольнике Борис Васильевич должен был на специально для этого построенном экземпляре С-38-ого сделать стокилометровый рекорд. Контрольный пункт его полётов находился в Бриджпорте, около маяка, возле которого были представители интернациональной контрольной комиссии и члены нашей организации, во главе со мной.

Когда Борис Васильевич сделал поворот вокруг этого маяка, то по невыясненой причине, его левое крыло целиком запылало. Пожар перенёсся на все крылья аппарата, и тут представилась перед нами потрясающая картина: горящий полностью аппарат в небе тщательно делает полный круг с высоты до уровня моря, и с безукоризненной точностью садится на море, и с него спрыгивает в воду Борис Васильевич. Будучи одним на корабле, он доплыл до берега и, выйдя из воды, подошел ко мне и сказал: «К сожалению корабль погиб, имею честь доложить». — На что я ему ответил: «Борис Васильевич, большое Вам спасибо за Ваше мужество, завтра же начнём строить новый аппарат, так как рекорды будут поставлены, будьте спокойны». — И действительно, в кратчайший срок новый экземпляр С-38-ого был построен, и тот же Борис Васильевич установил необходимые мировые рекорды.

Когда я известил страховую компанию, что корабль погиб, то они потребовали его подъёма. За их счёт аппарат

был поднят водолазами со дна залива, после чего комиссия страховой компании установила, что эгнишэн — зажигание моторов — было выключено. После этого страховая компания мне лично сообщила, что если бы оно не было выключено, то пришлось бы считать что корабль погиб по вине пилота и страховка не была бы выплачена. Благодаря тому, что зажигание было во время выключено, и это было официально установлено самой страховой компанией, то мы получили, кажется, около семидесяти пяти тысяч долларов страховой премии.

Только благодаря мужеству и нерастерянности Бориса Васильевича страховка была выплачена. И таким он был всегда, где бы он ни летал и сколько бы у нас трудностей и аварий ни было при испытаниях. Он был «тэст пайлот» — испытательным лётчиком, а не только пилотом, а это большая разница. То есть он каждый раз садился на новый аппарат, на котором ещё никто не летал. И все возможные недочёты аппарата ложились на его плечи, на его мужество, на его решимость. Нельзя забывать, что первые полёты никогда не бывают абсолютно надёжными. Они всегда несут с собой колоссальный риск. И требуется большое умение посадить и взлететь на аппарате, на котором еще ни одна живая душа не летала. Это и есть заслуга настоящего «тэст пайлота».

Остальные многочисленные полёты всевозможных аппаратов, которые он испытывал, я не буду перечислять, потому, что этот полёт с горящим аппаратом в Бриджпорте говорит сам за себя.

Может быть еще интересно прибавить эпизод Бориса Васильевича с советскими представителями после моего ухода из нашей авиационной компании.

Когда я ещё был во главе компании в тридцатом году, то советы обратились к нам с желанием купить несколько наших аппаратов. Они хотели познакомиться и с нашими методами конструкций, потому что в то время мы славились как пионеры в стройке металлических аппаратов. Когда Туполев с группой русских советских инженеров приехал в Бриджпорт (Бридж Порт) и пожелал меня видеть и осмотреть наш завод, то я не позволил им пройти дальше приёмной. К тому же я попросил их всех покинуть наш завод и сказал, что никогда, ни при каких условиях я их в помещение нашей компании не пущу, и никогда им ни одно-

го аппарата не продам. Сразу после моего ухода, Юнайтед Эркрафт, будучи в то время владельцем компании, продал несколько аппаратов советам, и этим был вынужден пригласить целый ряд инспекторов и инженеров советских, которые пробыли продолжительное время на нашем заводе, на котором меня уже не было. Подобное, конечно, никогда не могло бы произойти при моем присутствии.

Они получили все данные, чертежи, что угодно, потому что Юнайтед Эркрафт потребовало предоставить им «карт бланш»! Получить всё, что они хотят. Когда они уезжали, то их глава, кажется это был Туполев — самый главный авиационный конструктор СССР — устроил маленький прощальный обед, на который были приглашены Сикорский, Сергиевский, Глухарев и др. При этом произошло интересное происшествие, судя не по моим личным наблюдениям — я в этом не участвовал — а по словам нескольких участников: во время этого обеда Туполев поднял бокал, благодарил организацию Сикорского за гостеприимство, которое было оказано советским инженерам и пригласил Игоря Ивановича Сикорского и Бориса Васильевича Сергиевского посетить Россию, как ответный визит за гостепримство, которое было оказано Туполеву и его инженерам в Бриджпорте. В ответ на это приглашение И. И. Сикорский сказал: «Я с большим удовольствием посещу Россию, если смогу, своевременно».

Когда Туполев обратился к Борис Васильевичу, то Борис Васильевич ответил: — «Последний раз я имел непосредственный контакт с советскими летчиками через пулеметную мушку. Моей ноги в **советской** России никогда не будет».

В другом письме А. Н. Бари дает такую характеристику Б. В. Сергиевского, как инженера-конструктора воздушных кораблей и лётчика-испытателя:

«Я никогда не встречал более волевого и мужественного лётчика, чем Борис Васильевич».

С. Ряснянский

У ПЫЛАЮЩЕГО КАМИНА

(Рассказ Б. В. Сергиевского у себя в имении)

Когда Борис Васильевич приобрел новый двух-моторный аэроплан-амфибию, то ему приходилось перевозить в нем разных видных общественных и финансовых деятелей.

Однажды Борису Васильевичу предложили отвезти в Сан Франциско на его аэроплане и обратно в Нью Иорк шесть директоров каких-то крупных фирм. На аэродроме, ближайшем к горному хребту, отделяющему Калифорнию от восточных штатов (Рокки Маунтинс), путники отдохнули, был взят полный запас бензина и Борис Васильевич повел аэроплан к ближайшему горному перевалу. День клонился к вечеру. Ход аэроплана задерживался сильным встречным ветром.

Набирая высоту для перелета высокого хребта, Борис Васильевич заметил по своим инструментам в кабине летчика и по движению аэроплана, что сильный встречный ветер прибивает аэроплан к земле и набирать высоту становилось все труднее.

Сознавая опасность налететь на скалы и не имея возможности набрать нужную высоту, он повернул обратно, опустился на ближайшем аэродроме и заявил пассажирам, что сегодня перелет через горный хребет невозможен.

В ответ на возмущенный вопрос пассажиров — «Почему?» — он ответил: «потому что я отвечаю за ваши жизни и за целость аэроплана!» и ушел от разгневанных директоров спать.

Все они переночевали в ближайшем отеле и утром, когда Борис Васильевич вошел в столовую, где уже были его пассажиры, они торопливо встали и один из них начал горячо благодарить его за спасение их жизни.

В объяснение своей благодарности они показали ему утреннюю газету, в которой сообщалось, что летевший накануне пассажирский аэроплан, примерно в то же время как летели и они, не мог перелететь через хребет и разбился о скалы.

Привожу этот рассказ Бориса Васильевича, как пример его хладнокровия в опасности, большого самообладания и прекрасного знания летного дела.

Вспоминая о своих полетах, Борис Васильевич считал самыми неприятными служебные полеты у устья реки Амазонки в Бразилии, где приходилось летать при тропической влажной жаре. Отдыхали летчики в небольшом своем домике, охлаждаясь холодным пивом.

Эти беседы происходили по вечерам в прекрасном доме на берегу красивого озера, лесного имения «Орлиное гнездо» в горах Адирондак, принадлежащем супруге Бориса Васильевича Гертруде Бертольдовне, рожденной Хохчайльд, на которой он женился 31 декабря 1935 года. Американка по происхождению, Гертруда Бертольдовна вошла в русскую жизнь, приобрела русских друзей, хорошо изучила русский язык и радушно принимала в своем имении каждое лето русских гостей.

От этого брака 26 августа 1938 года родилась дочь Кира — любимица родителей. С детства при ней была русская воспитательница, и Кира прекрасно говорит и пишет по-русски. Здесь в Нью Иорке Кира Борисовна заинтересовалась книжным делом и бесплатно работает в медицинской библиотеке большого американского госпиталя.

Перед 1-й Мировой войной Борис Васильевич был женат на Эмме Фридриховне Бергау. От этого брака у них родился сын Орест. Война и революция разделили Бориса Васильевича с его первой семьей. Значительно позже, уже в Соединенных Штатах он смог выписать из СССР свою мать и сына Ореста — уже подростка. В Америке Орест Борисович получил образование, увлекся балетным искусством и теперь руководит балетной студией.

Преждевременная смерть Бориса Васильевича (24 ноября 1971 г.), после мучительной болезни, была тяжким ударом не только для семьи, но и для нас русских. В память покойного мужа Гертруда Бертольдовна раздала крупные суммы денег русским церковным и общественным организациям и отдельным лицам, коим при жизни помогал незабвенный Борис Васильевич.

Примерно около года тому назад Гертруда Бертольдовна сама заболела. Все усилия врачей не смогли ее спасти, и 11 февраля этого 1975 года она скончалась, завещав крупные суммы денег нашей церкви и русским организациям.

Борис Васильевич и Гертруда Бертольдовна не могут быть нами забыты.

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ЗАМЕТКИ РЕДАКТОРА К. Г. БЕЛОУСОВА

С большой скорбью русские организации Нью Иорка приняли сообщение о смерти Бориса Васильевича. На имя полковника С. Н. Ряснянского, друга и сотрудника покойного, поступило много писем, заметок и воспоминаний о деятельности Б. В. в их организациях или из его частной жизни. Из этого материала получился бы второй том значительно больше этого. Всего два письма, говорящие о молодых годах Б. В. были напечатаны в выдержках, да одно воспоминание полковника С. Н. Ряснянского.

Последние 48 лет жизни, Б. В. провел в США, которым он отдал и свои профессиональные знания и свою исключительную энергию. Вместе с тем он до смерти оставался русским и все свое свободное время посвятил помощи русским и работе в русских организациях. Поэтому 45 организаций и частных лиц поместили траурные объявления о его смерти, 14 общественных организаций написали некрологи и многие организации прислали свои воспоминания о незабываемой помощи, оказанной им покойным русским патриотом. Десятки тысяч долларов были пожертвованы Б. В. обществам и частным лицам, живущими не только в США, но и вне их. Просящие никогда не получали отказа. Часто он помогал анонимно, через близких к нему друзей. Об этой щедрой помощи знали только он да доверенное ему лицо. Особенно близки его сердцу были военные инвалиды, всеми забытые, больные белые воины и участники всех войн против большевиков. Не забывал он и многочисленные культурные организации, часть из которых он возглавлял или был их почетным членом. Ниже приводится список обществ и организаций, с которыми была связана его деятельность.

(См. приложенный список)

Прекрасную характеристику Б. В. Сергиевского дал полковник ген. штаба С. Н. Ряснянский, его друг и постоянный сотрудник:

«Б. В., будучи природным спортсменом, преуспевал во многих видах спорта. Юношей, увлекаясь плаванием в Черном море, он спасает утопающего; велосипедные гонки приводят его в конфликт с директором реального училища; дальше уже не только спорт, но призвание к авиации выдвигают его в ряд первоклассных авиаторов, как в боевой обстановке во время войны, так и в мирное время в эмиграции в Европе, Северной и Южной Америке и даже в Африке. Нужно отметить, что его спортивный дух переходит в то благородное честолюбие офицера, при котором ни в ком не заискивая и не кривя душой, он старался достигнуть наилучших результатов.

Но кроме этой личной стороны его жизни, мы видели в нем и в эмиграции крупного общественного деятеля и большого русского патриота, непримиримого к коммунизму».

СОСТОЯНИЕ В ОРГАНИЗАЦИЯХ

Борис Васильевич состоял председателем или почетным членом многих организаций:

1. В течение 22 лет он был председателем Союза Георгиевских Кавалеров в Нью Иорке и под его председательством было юбилейное собрание Георгиевских Кавалеров по случаю 200-летия основания ордена Св. Георгия. На таком же собрании в Париже он присутствовал как почетный гость.
2. Был генералом для поручений при Начальнике Русского Обще-Воинского Союза.
3. Командиром Гарнизона № 297 Армии и Флота С. Ш. А. в Нью Иорке.
4. Приказом Донского Атамана Проф. Федорова зачислен в казачье сословие Всевеликого Войска Донского, за его высокопатриотическую деятельность и отзывчивость к донскому казачеству.
5. Почетным Членом Союза Участников 1-го Кубанского ген. Корнилова Похода.
6. Почетным Членом Общества Галлиполийцев.
7. Почетным Членом Объединения Офицеров Императорской Конницы и Конной Артиллерии.
8. Председателем Правления Св. Серафимовского Фонда в Нью Иорке и старостой Прихода храма Св. Серафима. За его содействие в переходе этого храма в юрисдикцию Русской Православной Церкви Заграницей Митрополит Филарет послал ему благодарственное письмо.
9. Почетным Попечителем Национальной Организации Русских Разведчиков в С. Ш. А.
10. Председателем Союза Русских Военных Инвалидов в Нью Иорке.
11. Почетным Членом-Попечителем Зарубежного Союза Русских Воен. Инвалидов.

12. Почетным Членом Российского Имперского Союза в С. Ш. А.
13. Вице-Председателем Представительства Русских Эмигрантов в Изгнании.
14. Председателем Русского Эмигрантского Издательского Фонда (до смерти в 1971).
15. Одним из пяти основателей и неизменным вице-председателем Толстовского Фонда.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Стр.